

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 2 avril 2019

(77<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

### Secrétaires :

**MM. Yves Daudigny, Guy-Dominique Kennel,  
Mme Patricia Schillinger.**

1. **Procès-verbal** (p. 3818)
2. **Remplacement d'un secrétaire du Sénat** (p. 3818)
3. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'un projet de loi dans le texte de la commission modifié (p. 3818)

Explications de vote sur l'ensemble (p. 3818)

M. Jean Louis Masson

M. Jean-François Longeot

M. Jérôme Bignon

M. Patrick Chaize

M. Frédéric Marchand

Mme Éliane Assasi

M. Michel Dagbert

M. Éric Gold

Ouverture du scrutin public solennel (p. 3827)

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3827)

Proclamation du résultat du scrutin public solennel (p. 3827)

Adoption, par scrutin public n° 73, du projet de loi dans le texte de la commission, modifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3827)

## PRÉSIDENTE DE M. THANI MOHAMED SOILIH

4. **Débat à la suite de la réunion du conseil européen des 21 et 22 mars 2019** (p. 3828)

Mme Amélie de Montchalin, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes

M. Christian Cambon, président de la commission des affaires étrangères

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances

M. André Reichardt, vice-président de la commission des affaires européennes

M. Philippe Bonhecarrère

Mme Colette Mélot

M. Claude Haut

M. Pierre Ouzoulias

M. Simon Sutour

M. Franck Menonville

M. Jean Louis Masson

M. Pascal Allizard

Mme Catherine Fournier

M. Christophe Priou

M. Édouard Courtial

Mme Amélie de Montchalin, secrétaire d'État

Conclusion du débat (p. 3844)

M. Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3845)

5. **Collectivité européenne d'Alsace.** – Discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3845)

Discussion générale :

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

Mme Agnès Canayer, rapporteur de la commission des lois

Exception d'irrecevabilité (p. 3849)

Motion n° 1 de M. François Grosdidier. – M. François Grosdidier; Mme Jacky Deromedi; Mme Agnès Canayer, rapporteur; Mme Jacqueline Gourault, ministre; Mme Laurence Harribey; M. André Reichardt; M. Jean-Marie Mizzon. – Rejet.

Question préalable (p. 3853)

Motion n° 159 de M. Jean Louis Masson. – M. Jean Louis Masson; Mme Catherine Di Folco; Mme Agnès Canayer, rapporteur; Mme Jacqueline Gourault, ministre; Mme Véronique Guillotin; M. René Danesi. – Rejet.

Discussion générale (*suite*) (p. 3855)

M. Alain Marc

Mme Patricia Schillinger

M. Pierre-Yves Collombat

Mme Laurence Harribey

Mme Josiane Costes

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3859)

#### PRÉSIDENCE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

##### 6. Décès d'un ancien sénateur (p. 3859)

##### 7. Collectivité européenne d'Alsace. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

Discussion générale (*suite*) (p. 3860)

M. Jean Louis Masson

M. Claude Kern

Mme Catherine Troendlé

M. Guy-Dominique Kennel

M. Jacques Bigot

M. André Reichardt

M. François Grosdidier

Clôture de la discussion générale.

Demande de renvoi à la commission (p. 3864)

Motion n° 2 de M. François Grosdidier. – M. François Grosdidier; Mme Muriel Jourda; Mme Agnès Canayer, rapporteur de la commission des lois; Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. – Rejet.

Articles additionnels avant l'article 1<sup>er</sup> (p. 3866)

Amendement n° 44 de M. Jean Louis Masson. – Non soutenu.

Amendement n° 30 rectifié de M. Jean Louis Masson. – Rejet.

Amendement n° 6 rectifié *bis* de M. Jean Louis Masson. – Rejet.

Amendement n° 29 rectifié de M. Jean Louis Masson. – Rejet.

Article 1<sup>er</sup> (p. 3868)

M. Jean Louis Masson

M. Max Brisson

M. André Reichardt

M. René Danesi

Mme Fabienne Keller

M. Daniel Gremillet

M. Pascal Savoldelli

M. Olivier Jacquin

M. Jean-Marc Todeschini

M. Mathieu Darnaud

Mme Frédérique Espagnac

M. Jacques Bigot

M. Pierre-Yves Collombat

M. Jean-François Husson

M. Marc Laménie

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3874)

Amendements identiques n°s 8 de M. Jean Louis Masson et 139 de M. Pierre-Yves Collombat. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n°s 62 rectifié de M. René Danesi et 113 de Mme Patricia Schillinger. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 84 rectifié de Mme Catherine Troendlé. – Rectification.

Amendement n° 84 rectifié *bis* de Mme Catherine Troendlé. – Rejet.

Amendement n° 81 de Mme Laurence Harribey. – Devenu sans objet.

Amendement n° 101 rectifié *bis* de M. André Reichardt. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

##### 8. Ordre du jour (p. 3885)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

**Secrétaires :**  
**M. Yves Daudigny,**  
**M. Guy-Dominique Kennel,**  
**Mme Patricia Schillinger.**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu intégral de la séance du jeudi 28 mars 2019 a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

## REPLACEMENT D'UN SECRÉTAIRE DU SÉNAT

**M. le président.** Conformément à l'accord intervenu entre les présidents de groupes politiques en début de triennat, Mme Patricia Schillinger remplace Mme Mireille Jouve en qualité de secrétaire du Sénat depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019, à zéro heure.

3

## ORIENTATION DES MOBILITÉS

### Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'un projet de loi dans le texte de la commission modifié

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les explications de vote des groupes et le vote par scrutin public solennel sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (projet n° 157 rectifié, texte de la commission n° 369, rapport n° 368, tomes I et II, avis n° 347, rapport d'information n° 350).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

### Explications de vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de passer au scrutin, je vais donner la parole à ceux de nos collègues qui ont été inscrits par les groupes pour expliquer leur vote.

Je rappelle que chacun des groupes dispose de sept minutes pour ces explications de vote, à raison d'un orateur par groupe, l'orateur de la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe disposant de trois minutes.

La parole est à M. Jean Louis Masson, pour la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, ce texte présente des aspects positifs, mais également certains aspects très négatifs.

En effet, si nous avons beaucoup évoqué les problèmes d'environnement en lien avec les mobilités, nous avons surtout mis l'accent sur de toutes petites choses, en laissant de côté la grosse pollution. Par cette expression, j'entends, en particulier, trois éléments : les cargos, ces gros bateaux qui fonctionnent au fioul lourd, le transport aérien et les poids lourds.

Les cargos, tout d'abord, génèrent une pollution épouvantable, contre laquelle je constate que rien n'est fait.

La pollution issue du transport aérien a, quant à elle, augmenté de plus de 25 % au cours des dix dernières années, et ne fait également l'objet d'aucune action. Pire, alors que l'on taxe l'essence, le kérosène des avions n'est même pas assujéti à la TVA. Il me semble tout de même bizarre d'affirmer que l'on incite à réduire la pollution en s'en prenant au diesel quand, dans le même temps, on ferme les yeux sur cela.

Que l'on ne me dise pas que l'on ne peut pas agir : il est tout à fait possible d'imposer une sorte d'écotaxe aux avions qui traversent notre espace aérien, même s'ils ne prennent pas de kérosène dans nos aéroports, ainsi qu'aux bateaux qui traversent nos eaux territoriales et qui fonctionnent avec du fioul lourd très polluant.

S'agissant des poids lourds, enfin, chacun d'entre eux pollue cent fois plus qu'une voiture qui roule au diesel. Il est donc vraiment regrettable que personne n'ait le courage de dire qu'il faut rétablir l'écotaxe ! Je rappelle que celle-ci a été votée à la quasi-unanimité du Parlement sous le président Sarkozy.

Ensuite, sous prétexte que les agités à bonnets rouges ont protesté (*Exclamations amusées sur plusieurs travées.*) et que le Gouvernement a changé, ceux qui soutenaient cette mesure, notamment les membres de l'ancienne majorité de M. Sarkozy, ont fait de la surenchère en excitant tout le monde ; à cela s'est ajoutée Mme Ségolène Royal, dont nous n'avions vraiment pas besoin ! (*Exclamations sur plusieurs travées.*) Moyennant quoi cette très bonne loi, cette loi de progrès pour l'environnement, a été complètement « zappée ».

Ce qui est scandaleux, c'est qu'aucun gouvernement n'ait eu le courage d'admettre que nous sommes passés à côté d'une occasion, ni, d'ailleurs, d'être prêt à permettre aux régions de prévoir, à titre expérimental, une écotaxe sur les poids lourds.

L'Allemagne, elle, a mis en place une écotaxe, qui s'appelle la *LKW-Maut*, sur les poids lourds. En conséquence, tous les poids lourds allemands qui circulent dans le sens nord-sud, qui traversent soit l'Alsace, soit la Lorraine, viennent polluer chez nous et user nos routes sans rien payer, parce qu'ils font le plein de gasoil au Luxembourg, avec lequel ils rejoignent l'Espagne, sans en prendre une goutte chez nous.

**M. le président.** Il faut conclure.

**M. Jean Louis Masson.** Il est affligeant que l'on ne fasse rien en la matière, affligeant pour vous, madame le ministre, mais également pour ceux qui vous ont précédée! (*M. Sébastien Meurant applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à Jean-François Longeot, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste.*)

**M. Jean-François Longeot.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, mes chers collègues, un Français sur quatre a déjà été contraint de refuser un emploi ou une formation en raison d'un manque de solutions de mobilité.

La mobilité se trouve à la croisée de nombreuses thématiques et problématiques, qui en font un sujet si primordial : perspectives d'emploi, innovations numériques, protection de l'environnement ou encore respect des données. Trente-six ans après la dernière grande loi d'organisation des transports, il était temps de revenir sur les transformations majeures affectant ce secteur et de se tourner vers les formidables opportunités qu'elles nous offrent.

Une autre donnée illustre bien les enjeux sous-jacents à cette réflexion : près de quatre Français sur dix estiment n'avoir aucune alternative à la voiture. Le premier des défis est le manque de solutions de mobilité, aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustices entre les citoyens comme de fractures entre les territoires. Cela donne le sentiment d'une assignation à résidence à une population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle.

Le groupe Union Centriste partage pleinement les objectifs de ce projet de loi. Trente-six ans plus tard, il fallait de nouveau penser un système de mobilité qui ne soit plus un frein à l'autonomie des personnes, à la cohésion des territoires, au développement économique et au retour à l'emploi.

Le groupe Union Centriste se réjouit que ce projet de loi ait d'abord été examiné en première lecture, ici, au Sénat, car les politiques de la mobilité reflètent les diversités, les spécificités ainsi que les très nombreuses opportunités de nos territoires, que nous défendons chaque jour dans cette institution.

Nous sommes également satisfaits de l'ampleur des apports du Sénat à ce projet de loi, dont les améliorations traduisent trois principales priorités.

La première, c'est la prise en compte de la ruralité.

Je le disais, le désenclavement des territoires passe par une refonte de notre système de mobilités. Si le projet de loi qui nous était présenté traduisait une approche classique par mode de transport, le Sénat a su défendre une approche multimodale et par territoire. Désormais, l'ensemble des

territoires disposent d'une autorité organisatrice de la mobilité, contre 20 % d'entre eux auparavant. C'est assurément par une prise en compte accrue de la ruralité ainsi que des réalités territoriales que le texte s'enrichit. Désormais, l'application du mécanisme de péréquation verticale en cas de faible rendement du versement mobilité se fera par la prise en compte de la densité de la population.

L'intégration de l'objectif de désenclavement à l'horizon 2025 se double de mesures concrètes visant à définir des solutions alternatives à la voiture, *via*, par exemple, l'ouverture du transport scolaire en milieu rural à des personnes âgées isolées ou fragiles, grâce à notre collègue Michèle Vullien, ou encore la possibilité de décaler les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour optimiser ce transport.

La deuxième priorité est en réalité une urgence : la transition énergétique.

Le secteur des transports représentait 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015. Il était également le principal émetteur de CO<sub>2</sub>, avec 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre.

Au vu de la version initiale du projet de loi, le Gouvernement semblait pourtant accepter que le transport fasse partie des secteurs qui rencontrent le plus de difficultés à atteindre les objectifs pour la croissance verte.

Pour y remédier, nous saluons l'ajout aux objectifs de la programmation des infrastructures de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique ainsi que l'inscription de la diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs de la programmation des investissements dans les transports.

Le soutien à la filière hydrogène, la possibilité donnée aux collectivités d'augmenter la taxe de séjour qui s'applique aux navires de croisière les plus polluants, ou encore la faculté accordée aux communes de créer des voies et des stationnements réservés à certains véhicules en fonction de leurs émissions de polluants sont autant de mesures pragmatiques et conformes aux ambitions de la France en matière de transition énergétique.

Troisième priorité, enfin, et surtout, nous jugeons impérieux de disposer de garanties en termes de financement.

Nous avons déjà maintes fois fait part, madame la ministre, de nos inquiétudes quant à l'absence de financement des mesures de développement des mobilités sur le territoire ; nous regrettons cependant l'absence de réponse claire du Gouvernement. Dès 2020, ce sont pourtant 500 millions d'euros qui manqueront pour assurer la programmation pluriannuelle des infrastructures de transport.

Je félicite, à ce titre, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de son travail exemplaire. Son rapporteur, en particulier, a introduit des modifications importantes dans le texte pour sanctuariser les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf, en exigeant que celle-ci dispose de ressources pérennes.

De même, en gravant dans la loi le principe de l'affectation intégrale à l'Afitf du produit de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, votée en 2014, la commission rétablit la cohérence et l'ambition de base en fléchant les recettes supplémentaires au financement des infrastructures routières et non à celui du budget de l'État.

Madame la ministre, au-delà de ces trois principales priorités, nous regrettons que, par manque de pédagogie, certaines ambitions de l'avant-projet de loi, qui allaient pourtant dans le bon sens, n'aient pas été discutées au Sénat, notamment l'expérimentation de micropéages urbains. Cette mesure illustre pourtant le passage d'une logique coercitive à une logique incitative en termes de mobilités, se traduisant par le recours aux expérimentations de nouvelles mobilités.

De telles expérimentations bénéficieraient d'ailleurs pleinement d'une prise de décision décentralisée. À ce titre, nous sommes prêts à défendre un droit à la différenciation que notre pays et nos territoires attendent pour répondre aux besoins d'innovation et faire l'expérience de réformes grande nature. Ce n'était certes pas l'objet de ce texte, mais, alors qu'est examiné en ce moment même le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, cette question apparaît, pour le groupe Union Centriste, comme son corollaire, qui permettrait un nouvel approfondissement de la décentralisation.

**M. Loïc Hervé.** Très bien !

**M. Jean-François Longeot.** Madame la ministre, mes chers collègues, le texte qui nous est désormais présenté est amélioré, intégrant les enjeux relatifs à la ruralité, à la transition énergétique, et remédiant aux carences en termes de financements.

Force de proposition, le Sénat a également voulu rechercher un compromis équilibré grâce à des débats constructifs. J'en veux pour preuve que, en donnant compétence aux présidents de département et aux préfets pour déterminer la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, nous sortons par le haut d'un débat manichéen sur la limitation à 80 kilomètres par heure *via* une prise de décision décentralisée et adaptée aux réalités de notre territoire et de notre pays. Je remercie à ce titre notre collègue Michel Raison.

Madame la ministre, le groupe Union Centriste votera ce projet de loi en première lecture, mais, avec le président Maurey, il tient à vous rappeler que nous attendons de votre part des précisions et des clarifications en ce qui concerne son financement. *(Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Indépendants – République et Territoires, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Bignon, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires.)*

**M. Jérôme Bignon.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, mes chers collègues, nous nous prononçons aujourd'hui sur l'ensemble du projet de loi d'orientation des mobilités, un texte attendu par les Français et par les collectivités, tant, depuis trop longtemps, certains de nos territoires vivent mal leur isolement.

La politique de la mobilité est une condition de la liberté et de l'égalité. La mobilité, c'est l'échange, qui doit être durable, effectif, et concerner tous les citoyens ; c'est également un vecteur de lien social. Nous espérons donc vivement que les dispositions de ce projet de loi permettront de donner un nouveau souffle aux transports en France, que l'on appelle

aujourd'hui « mobilités ». Ce n'est pas le moindre des changements, car la sémantique a de l'importance en la matière.

Nous nous réjouissons que ce texte ait d'abord été présenté devant la chambre des territoires. À cet égard, le groupe Les Indépendants tient à saluer le travail de notre assemblée et de ses rapporteurs – on ne le dira jamais assez –, qui ont su mettre en lumière ses forces et ses faiblesses.

La question du financement a suscité une inquiétude majeure, qui nous a semblé légitime. Les modifications apportées par le Sénat ont amélioré le projet sur ce point, mais il reste encore des incertitudes, sur lesquelles nous devons travailler.

L'inscription dans le texte de l'affectation d'une fraction de la TICPE à l'Afitf permet ainsi de sécuriser les ressources de cette agence si essentielle. L'État devra tout de même trouver 500 millions d'euros par an ; nous y serons très attentifs lors de l'examen du prochain projet de loi de finances. Nous comprenons les contraintes budgétaires, bien évidemment, mais, ne pas investir aujourd'hui, c'est devoir payer bien plus demain. Nos infrastructures ont besoin d'investissement, cela a été dit durant nos débats. Il nous faut cependant être vigilants quant aux moyens de financement, afin de ne pas tomber dans le concours Lépine de la nouvelle taxe ou de la nouvelle contrainte. Ne montrons pas du doigt tel ou tel secteur.

L'État a besoin d'argent, les collectivités aussi. Nos territoires peuvent faire plus et ils le font déjà ; ils ont néanmoins besoin de moyens et de flexibilité. Nous nous réjouissons ainsi que la gouvernance de la mobilité ait gagné en flexibilité, en permettant une certaine adaptabilité de la compétence mobilité. Paris n'est pas la Corrèze, la baie de Somme n'est pas la région lyonnaise, une solution unique de mobilité pour l'ensemble de la France ne fonctionnera pas.

Nous avons eu le souci de rendre certaines dispositions du texte plus pragmatiques et de faire davantage pour la transition écologique. Nous espérons que nos ajouts visant à promouvoir l'usage des mobilités propres et actives permettront une décarbonation des transports.

La possibilité de cumuler le « forfait mobilités durables » et le remboursement d'une partie de l'abonnement de transports collectifs ne peuvent qu'encourager les salariés à recourir à des moyens de transport propres. Couvrant le vélo, le covoiturage et les véhicules électriques, ce forfait participera nécessairement à la réduction de la pollution. Nous ne pouvons cependant que regretter le fait que sa prise en charge par l'employeur n'ait pas été rendue obligatoire, comme c'est déjà le cas pour l'abonnement de transports collectifs du salarié. Nous craignons que cette prise en charge facultative ne soit appliquée que de manière réduite.

La lutte contre le dérèglement climatique doit être notre priorité. Nous nous félicitons ainsi des avancées introduites en faveur du vélo : mobilité propre et active, celui-ci est un mode de transport qui reste trop peu usité en France ; il était important de favoriser son utilisation.

Qui eût pensé dans notre hémicycle, il y a vingt ans, que nous légiférerions sur l'usage du vélo ? Tout le monde aurait ri en affirmant que c'était dérisoire ! Aujourd'hui, pourtant, le vélo est parmi nous. Être ouvert et moderne, c'est aussi savoir se saisir de sujets contemporains sans les tourner en dérision. Cela a été fait par la création d'itinéraires cyclables, d'abord dédiés aux touristes et qui serviront aux urbains, par la mise en place de stationnements sécurisés et par l'organisation

d'une plus forte intermodalité, grâce à la possibilité de voyager avec son vélo dans les transports collectifs. Cela existe déjà et sera renforcé.

L'intermodalité est évidemment une notion incontournable dans le domaine des transports, grâce aux nouvelles technologies. Pour qu'elle soit effective, les offres de transport doivent cependant être ouvertes et accessibles. La mise à disposition des données est cruciale, à ce titre, et nous ne pouvons que déplorer le durcissement de ses conditions porté par certains dans cet hémicycle.

Tout au long de son examen, nous avons pu constater à quel point le texte faisait confiance aux territoires en procédant à une plus large décentralisation. C'est une bonne chose. Il fallait aussi permettre aux collectivités de réguler les moyens de transport au sein de leur bassin.

C'est en effet à l'échelle locale que l'on peut le mieux apprécier les dangers de certains itinéraires et que l'on est le plus à même de poser des limites intelligentes aux nouvelles mobilités.

Nous pensons que les collectivités sont les plus aptes à apporter une réponse efficace, durable et adaptée aux défis qu'elles rencontrent en matière de mobilité. À cet égard, nous nous réjouissons que le Gouvernement ait introduit la faculté, pour les régions qui le souhaitent, de se saisir de la gestion des lignes ferroviaires de dessertes fines, les fameuses petites lignes. Je pense en particulier à Abbeville-Le Tréport.

Ces lignes, oubliées dans le projet initial, sont essentielles au maillage des transports dans les territoires. Aucune solution ne doit être écartée si l'on souhaite sortir du recours systématique à la voiture individuelle et de la situation d'isolement dans laquelle se trouvent les habitants d'une partie du territoire, qui n'ont rien pour se déplacer.

Le texte que nous nous apprêtons à voter devra certainement être revu à l'avenir, compte tenu des évolutions, notamment technologiques, en matière de mobilités, d'intermodalité. En tout état de cause, la question du financement nous conduira à y revenir. Les mesures contenues dans ce texte devront être articulées afin que l'échelon local parvienne à libérer la mobilité sur le territoire français.

En dépit de ses imperfections, le texte comporte, à notre sens, de nombreuses dispositions prometteuses, pour plus de flexibilité, plus d'efficacité et plus d'écologie. Pour cet ensemble de raisons, le groupe Les Indépendants le votera.

Des moyens de transport toujours plus durables, des solutions conçues au plus près des territoires et davantage de confiance aux collectivités et en nos concitoyens : voilà, mes chers collègues, ce en quoi nous croyons ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Chaize, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

**M. Patrick Chaize.** Monsieur le président, madame la ministre, madame, monsieur les rapporteurs, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, au risque de manquer d'audace, mon explication de vote aura pour objet principal de rendre compte de la position du groupe Les Républicains sur ce projet de loi d'orientation des mobilités.

Pour ce faire, et là encore je vais conserver un style académique, je vais commencer par féliciter notre rapporteur, Didier Mandelli. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mmes Maryse Carrère et Michèle Vullien applaudissent également.*) Je profite de cette occasion pour associer à cet hommage Gérard Cornu, rapporteur de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, ainsi que Louis Nègre. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Michèle Vullien applaudit également.*) La loi sur le cumul des mandats aura eu raison de la possibilité que ce dernier partage avec nous sa grande expérience en matière de mobilités. Je n'oublie pas non plus Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*), et les nombreuses améliorations dont elle et sa commission sont à l'origine en matière de gouvernance de la mobilité. Je salue enfin Benoît Huré et ses pertinentes observations sur la transposition du droit européen par ce projet de loi d'orientation des mobilités. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

En ce qui concerne le contenu de ce texte, les louanges adressées à notre rapporteur ne sont pas un exercice imposé. Tous les critères étaient réunis pour que sa mission soit un chemin de croix : peu de temps pour se préparer ; un contexte politique unique, avec la crise des « gilets jaunes », qui, rappelons-le, est d'abord une crise de la mobilité ; un texte qui a évolué substantiellement dans la dernière ligne droite, qui touche aux compétences des collectivités territoriales – nous savons à quel point cette problématique est sensible dans notre Haute Assemblée –, qui offre, avec la programmation des investissements dans les transports, une opportunité sans précédent, pour beaucoup d'entre nous, de graver dans le marbre un projet d'infrastructure que notre terre d'élection nous réclame depuis parfois des décennies ; un texte, enfin, porteur d'enjeux industriels, mais aussi sociaux avec, notamment, l'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France.

Une multitude d'écueils se dressaient donc devant le rapporteur et notre Haute Assemblée ; je crois pouvoir dire qu'ils ont tous été évités.

En matière de programmation des investissements, le risque était de faire de ce projet de loi un cahier de doléances législatif avec 348 remontrances adressées au Gouvernement. Cela n'a pas été le cas. Si nos collègues de l'Ardèche ont bénéficié d'un traitement de faveur (*Exclamations amusées.*), c'est en raison de la situation unique de leur département : pas de desserte ferroviaire ou autoroutière, pas plus de route nationale non concédée à 2x2 voies ; il s'agit d'une exception en France métropolitaine.

Nous avons fait une autre entorse au principe selon lequel nous ne pouvions pas nommer chacune des infrastructures indispensables au développement de nos territoires : la liaison Lyon-Turin. Par son amendement, notre collègue Michel Savin a rappelé que la France doit honorer les accords et les traités internationaux qu'elle a signés : la convention alpine de 1991 et les traités franco-italiens de 2001, de 2012 et de 2015.

La réponse du rapporteur aux nombreuses sollicitations visant à inscrire tel ou tel projet ne pouvait pas être plus équilibrée. Elle comporte deux volets : affectation intégrale de la hausse de TICPE prévue par la loi de finances pour 2015 au financement des infrastructures de transport ; consécration des projets inscrits au scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Avant de parler des compétences, je souhaite rappeler l'engagement que vous avez pris, madame la ministre, lors de la discussion générale. Je vous cite : « pas de prise de compétence sans ressources adaptées ». Là réside, justement, la faiblesse originelle d'un texte qui ambitionne de lutter contre les zones blanches de la mobilité en permettant la mise en place d'autorités organisatrices de la mobilité sur l'ensemble du territoire. Le projet est intéressant, l'intention est plus que louable, mais envisager le cadre d'une politique publique et consacrer dans la loi ses fondements ne donnera pas davantage de moyens à ceux qui devront la mettre en œuvre !

S'agissant, encore, du transfert aux établissements publics de coopération intercommunale, les EPCI, de la compétence mobilité, un amendement du rapporteur, vivement souhaité par les élus locaux, doit permettre que celui-ci se fasse jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2021 et non plus au 1<sup>er</sup> janvier de la même année.

Un mot sur la régulation, qui était inéluctable, des opérateurs de *free floating*. L'adoption de l'amendement du rapporteur à ce sujet apporte une réponse équilibrée, qui ne fera obstacle ni au développement des mobilités douces ni aux prérogatives communales et intercommunales en matière de police de la circulation et du stationnement.

Sur les compétences des collectivités, comment ne pas évoquer l'amendement de nos collègues Michel Raison, Jean-Pierre Corbisez, Jean-Luc Fichet et Michèle Vuillien sur les 80 kilomètres par heure ? Bien entendu, les commentateurs officiels n'ont pas manqué de parler de populisme ou de démagogie, comme c'est le cas chaque fois qu'est proposée une mesure populaire et de bon sens mais qui n'intéresse pas les zones urbaines !

Sur les nouvelles mobilités, le Sénat a eu raison de ne pas conserver, à l'issue des travaux en séance publique, la charte facultative pour les plateformes de mise en relation. Une telle mesure n'aurait pas été conforme à ses standards en matière de qualité de la loi ; de plus, quel aurait été l'impact de cet OVNI législatif sur une jurisprudence en pleine effervescence ? Le Sénat ne pouvait pas cautionner ce dispositif.

Le dernier écueil que notre Haute Assemblée a su éviter est la boulimie fiscale. Combien de nouvelles taxes, de nouveaux prélèvements, de nouvelles contributions ou de nouvelles barrières tarifaires ont été proposés ces derniers jours ? Certes, il s'agissait, pour la plupart, d'amendements d'appel, mais nous pensons que, dans un premier temps, il faut à tout le moins stabiliser la pression fiscale.

Un mot, enfin, sur le report modal et sur le Lyon-Turin. À la suite d'une intervention de notre collègue Jean-Pierre Vial, vous nous avez assuré de l'engagement de la France à se joindre à la demande de l'Italie pour solliciter le financement à hauteur de 50 % de la part de l'Union européenne.

Avec la traversée de Lyon et la question du port de Marseille, le défi du Lyon-Turin représente aussi un enjeu en termes de report modal, comme l'a expliqué notre collègue Bruno Gilles lors de la présentation de l'un de ses amendements. Il est important que le Gouvernement s'engage sur un transfert des marchandises de la route vers le rail, qui, en l'espèce, concerne la relation entre la France et l'Italie, compte tenu des plus de 3 millions de poids lourds traversant les vallées alpines.

Madame la ministre, je vous demande de nouveau que nous puissions nous rencontrer pour aborder la question du nœud ferroviaire lyonnais, en y intégrant l'ensemble des

projets induits, dont le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL, qui inquiète beaucoup les élus de l'Ain.

**M. le président.** Il va falloir conclure.

**M. Patrick Chaize.** Vous l'aurez compris, le tracé actuel ne peut pas être accepté en l'état : on ne peut pas transférer les contraintes des uns vers les autres !

En définitive, malgré toutes les incertitudes que nous inspire la politique du Gouvernement en matière de mobilité, d'aménagement du territoire ou de transition écologique, le groupe Les Républicains votera sans hésiter pour ce projet de loi, tel qu'il a été amendé dans le cadre de nos travaux des deux dernières semaines ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Marchand, pour le groupe La République En Marche. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

**M. Frédéric Marchand.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues : « Un homme est fait pour être mobile. Tout le malheur vient de l'immobilité. On use les choses en étant immobile. » Ces paroles de Jacques Brel illustrent parfaitement la séquence que nous venons de vivre ces deux dernières semaines.

Au cours des débats, notre assemblée n'a en effet jamais cédé à la tentation de l'immobilité, celle de l'ornithorynque, pour donner corps à cette belle loi d'orientation des mobilités. Bien au contraire ! Nos échanges, toujours courtois et constructifs, ont permis à ce texte, dont nous savons toutes et tous qu'il est essentiel pour notre avenir collectif, d'être sensiblement amendé et abondé.

Ces deux semaines de discussions ont permis à chaque groupe de défendre ses propositions sur les mobilités du quotidien, de confronter ses points de vue aux autres, d'argumenter sans relâche dans un climat serein, qui doit beaucoup à celles et ceux qui étaient à la manœuvre – si l'on recourt à la métaphore fluviale – ou aux commandes – si l'on préfère se référer aux véhicules, avec un choix clairement affirmé pour ceux qui fonctionnent grâce à une énergie renouvelable et propre, évidemment.

Ce projet de loi d'orientation des mobilités, que le groupe La République En Marche votera, est le résultat d'un travail collectif mené depuis maintenant plusieurs mois.

Il s'agit d'abord du vôtre, madame la ministre, après des Assises de la mobilité qui ont été une vraie réussite et demeurent l'exemple d'une démarche participative achevée. Vous avez fait preuve d'une écoute permanente et démontré un vrai souci de l'échange avec les nombreux sénateurs qui ont défendu leurs amendements et qui ont, je le pense, apprécié la clarté, la qualité et la transparence de vos réponses.

C'est également le travail de notre rapporteur, Didier Mandelli, qui a souhaité associer tous les sénateurs de notre commission...

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. Frédéric Marchand.** ... aux nombreuses auditions organisées, permettant à celles et ceux qui le souhaitent de s'emparer de ce formidable sujet des mobilités. Durant ces deux semaines, chacun a pu apprécier deux des principales qualités de notre rapporteur : l'humanité et la fermeté.



C'est aussi le travail de notre président de commission, Hervé Maurey, dont chacun connaît l'appétence pour le sujet des mobilités, notamment en ce qui concerne les financements dédiés, au cas où vous ne l'auriez pas compris, madame la ministre! (*Sourires.*) C'est enfin le travail de celles et ceux qui se sont succédé à la présidence de nos débats, et qui ont permis à ceux-ci de se tenir dans des conditions optimales.

Oui, mes chers collègues, le Sénat a une fois de plus fait œuvre utile s'agissant de l'épineuse question des mobilités. Il y a eu la réforme ferroviaire, il y aura désormais la loi d'orientation des mobilités: ces deux textes sont des réponses fortes à celles et ceux qui manifesteraient encore un certain scepticisme à l'égard de notre assemblée.

Le Sénat fait belle œuvre utile quand il s'empare de sujets et de textes sur le fond, et qu'il travaille sans relâche à les améliorer dans le souci de l'intérêt collectif, celui des territoires et, aussi et surtout, celui de nos concitoyens. C'est chose faite avec ce texte.

Nous pouvons affirmer, sans forfanterie aucune, que la copie que nous livrons à nos collègues de l'Assemblée nationale est riche en sujets de discussion. Elle doit permettre de poursuivre la dynamique enclenchée, sans faire d'impasse sur quelque sujet que ce soit et en abordant les mobilités du quotidien sous tous les angles.

Nos collègues de l'Assemblée nationale, que je salue ici, en particulier le député Jean-Marc Zulesi qui nous fait le plaisir d'être parmi nous, vont pouvoir s'appuyer sur un texte ayant aujourd'hui les faveurs de nombre d'acteurs des mobilités qui ont suivi nos débats avec la plus grande attention.

En effet, dans plusieurs domaines, nous avons souhaité aller plus loin que les seules mesures figurant dans le texte: cela est vrai pour les infrastructures et la trajectoire de financement; c'est aussi vrai du rôle confié aux autorités organisatrices de la mobilité, de la problématique des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, des dispositions relatives à nos territoires ultramarins, de l'ouverture des données, des mobilités partagées, du développement du réseau des recharges électriques ou de la création du « forfait mobilités durables »; et de bien d'autres sujets encore!

Comme toujours en pareil cas, nous pouvons nourrir des regrets de ne pas avoir été suivis par notre assemblée sur plusieurs points. C'est le cas pour le *free floating*, sujet sur lequel j'ai la conviction que notre assemblée a privilégié l'émotion – légitime – d'une situation actuelle, qui n'est sans doute pas des plus satisfaisantes, au détriment de la nécessaire concertation avec des acteurs – nous l'avons vu au fil des concertations – qui souhaitent, dans le cadre d'une régulation inéluctable du secteur, s'impliquer dans les nouvelles mobilités au service des collectivités.

Je regrette aussi la frilosité de notre assemblée, qui n'a pas souhaité graver dans le marbre le respect des objectifs fixés par le plan Climat, comme la fin de la vente des véhicules essence et diesel à l'horizon 2040, la neutralité carbone du transport fluvial à l'horizon 2050, ou bien encore la réduction de 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport aérien à l'horizon 2050.

Je regrette que notre assemblée n'ait pas été au rendez-vous sur un sujet qui va bien au-delà des préoccupations de la jeunesse et sur lequel nous avons une impérieuse obligation d'agir et de prendre nos responsabilités, loin de toute consi-

dération partisane. Je suis persuadé que l'Assemblée nationale ne fera pas montre de la même frilosité et que cette mesure sera réintroduite.

Nous avons aussi de réels motifs de satisfaction: des mesures fortes ont ainsi été prises après l'adoption d'amendements soutenus sur toutes les travées.

Je me félicite de ce que la notion de mobilité inclusive se soit substituée à celle de mobilité solidaire car, ne nous y trompons pas, la question de l'inclusion des exclus dans la mobilité est une question primordiale. N'oublions jamais que, en 2019, une personne sur quatre a déjà refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. Le sujet est donc essentiel.

Avant le début de l'examen du texte en séance, je vous avais fait part, mes chers collègues, de ma volonté et de celle de mon groupe de porter un regard particulier sur la question du vélo. Notre assemblée s'est pleinement saisie du sujet pour favoriser la pratique du vélo du quotidien, qu'il s'agisse du stationnement, de l'emport dans les trains, de l'apprentissage du vélo chez les plus jeunes, du schéma national des véloroutes ou de l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables. Ce sont là autant de sujets sur lesquels le Sénat a fait preuve d'audace.

Il ne reste plus qu'à espérer, monsieur le président, que notre assemblée se dote sous peu d'une flotte de vélos à assistance électrique pour les sénateurs et les collaborateurs: la vélo-compatibilité du Sénat sera ainsi louée partout dans l'Hexagone! (*Mme Noëlle Rauscent et M. Roman Dantec applaudissent.*)

**M. Pierre-Yves Collombat.** C'est vrai! À bas la bagnole, tout le monde à vélo! (*Sourires.*)

**M. Frédéric Marchand.** En définitive, nous allons nous prononcer sur un texte qui est cette véritable boîte à outils à laquelle tous nos concitoyens aspirent.

Nous le savons, cette boîte à outils ne sera efficace qu'à la condition, d'abord, de donner aux autorités organisatrices de la mobilité les moyens financiers de leurs ambitions. Nous avons d'ailleurs entendu vos engagements à ce sujet, madame la ministre.

Cette boîte à outils ne sera efficace qu'à la condition, ensuite, de promouvoir les expérimentations avant toute modélisation: nous avons là aussi entendu votre volonté d'agir en ce sens.

Cette boîte à outils ne sera efficace qu'à la condition, enfin, de parvenir, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, à toujours avoir comme fil conducteur le souci de tout mettre en œuvre pour encourager et développer les mobilités du quotidien.

Le Sénat a montré la voie avec un texte qui n'a d'autre ambition que de répondre à cette préoccupation partagée par tous les élus de notre territoire, lesquels savent que tout commence par les mobilités: l'accès à l'emploi, l'éducation, la santé et la culture. Tout est enjeu de mobilité et, en votant pour ce texte, nous montrons que nous sommes à la hauteur de cet enjeu! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi, pour le groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

**Mme Éliane Assassi.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame, monsieur les rapporteurs, mes chers collègues, nos débats sur ce projet de loi ont été riches, argumentés et contradictoires. C'est la marque du Sénat, le débat d'idées.

Cette vision du débat démocratique nous honore et témoigne de l'utilité de la chambre haute dans le processus législatif.

**M. Roger Karoutchi.** Très bien !

**Mme Éliane Assassi.** Cette place est d'autant plus importante à tenir que le Gouvernement affiche actuellement un certain mépris mêlé de rancœur envers notre institution. Il recourt toujours davantage aux ordonnances ou aux lettres rectificatives, et introduit par voie d'amendement toujours plus de dispositifs fondamentaux, comme le contenu du sac à dos social, ce qui lui permet de s'exonérer d'une étude d'impact et de l'avis du Conseil d'État.

Nous avons d'ailleurs déposé une motion de procédure pour exprimer notre désaccord sur ces méthodes. Nous réitérons notre propos. Le Gouvernement aurait dû attendre la fin du grand débat pour tenir compte des revendications.

Pour l'instant, ce qui prédomine, c'est l'inertie. Le projet de loi n'apporte aucune réponse aux enjeux soulevés, ceux de l'égal accès au service public, de la justice fiscale, du coût du transport et de la possibilité d'une transition écologique qui ne rime pas avec déclassement social pour les plus fragiles. Il ne répond pas non plus à l'enjeu défini, entre autres, par les « gilets jaunes » d'une maîtrise publique des infrastructures.

Le texte ne prévoit pas de taxe nouvelle ni de recettes nouvelles pour développer l'offre de transports collectifs. Le *statu quo* est maintenu sur les conditions mêmes de l'exécution du service public et de ses financements, puisque l'Afif reste dans l'impasse, et ce malgré nos multiples propositions, comme le retour de l'écotaxe ou la modernisation du versement transport, qui n'ont trouvé aucun soutien sur ces travées.

Notons tout de même la volonté du rapporteur de sanctuariser les recettes de l'Afif grâce au fléchage d'une partie de la hausse de la TICPE. Cette fiscalité écologique, qui rapporte plus de 30 milliards d'euros au budget de l'État, pourrait cependant être davantage affectée au financement des transports, de sorte que la fiscalité écologique ne soit pas un simple alibi permettant d'alourdir les impôts de nos concitoyens.

Nous ne pouvons nier certaines avancées. Quelques-uns de nos amendements, intéressants, ont été adoptés, ce qui a permis : de prendre en compte la nécessité de la relance des trains d'équilibre du territoire et des trains de nuit ; de ne pas envisager l'avenir du fret ferroviaire sous le seul prisme des autoroutes ferroviaires ; d'empêcher que les données soient captées par les Gafam – Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft ; de reconnaître la place du vélo dans l'offre de mobilités ; de supprimer la charte prévue pour les plateformes numériques, forme d'esclavage moderne, lui préférant la définition d'un salariat plus protecteur.

Pour autant, si l'on va au bout de sa logique, ce projet de loi s'inscrit dans un contexte qui contredit ses objectifs.

Madame la ministre, quand nous vous entendons dire que vous ne partagez pas l'idée selon laquelle le transport régulier est nécessaire sur l'ensemble du territoire, nous ne pouvons qu'être en profond désaccord avec votre vision du système de transport. Nous considérons justement que le droit au transport, qui sous-tend l'idée d'un transport public et de masse, l'idée d'un maillage du territoire en réseau, reste à développer

et à conquérir pour tous. Nous considérons également qu'il convient de conserver des agents publics pour l'exécution de ces tâches si essentielles et si particulières.

Pour le dire comme nous le pensons, le covoiturage, la trottinette et le vélo, qui restent des modes de transport individuels, ne font pas la maille face à l'immense enjeu des mobilités dans le cadre de flux toujours plus importants. Comprenons-nous bien, ils ont toute leur pertinence, mais dans le cadre d'une stricte complémentarité avec des modes plus structurants, notamment l'offre ferroviaire.

Recouvrer ces nouvelles mobilités des oripeaux de la modernité, c'est nous jeter de la poudre aux yeux pour nous faire oublier votre politique de casse du rail, en totale contradiction avec les engagements pris dans le cadre des accords de Paris. Madame la ministre, vous ne pouvez pas faire passer le désengagement de l'État pour le monde du futur. En effet, c'est bien de cela qu'il est question lorsqu'on parle de gouvernance. Le couple intercommunalité-région ne fonctionne qu'en raison du dépérissement du trio État-département-commune.

De la même manière, l'ouverture des gares par les facteurs confirme le recul du service public, tout comme la fermeture des lignes capillaires et des gares annoncée par les médias,...

**M. Martial Bourquin.** Elle a raison !

**Mme Éliane Assassi.** ... qui conduit à la rétraction du réseau et de l'offre, comme nous l'avions prédit. La SNCF prospecte déjà en Espagne, et les potentiels nouveaux entrants sont approchés par SNCF Réseau.

Avec ce projet de loi, vous organisez le même dessein pour les transports urbains. Mais quel est l'intérêt de la concurrence du « tous contre tous », qui permet même à la RATP de concurrencer la SNCF, et inversement, dans une logique fratricide ? Il s'agit d'un gâchis de temps et d'argent, alors qu'il est nécessaire de répondre à un besoin d'intérêt public. Nous considérons que la cohérence de l'offre, les logiques d'intermodalité, comme les économies d'échelle imposent de réfléchir en termes d'opérateur intégré et même – osons les mots ! – de monopole public.

Au moment où les élections européennes se profilent, nous estimons qu'il faut mettre fin à ce dogme de la libéralisation à tout crin, que tous les acteurs et tous les usagers dénoncent dès lors qu'elle est mise en œuvre. Nos gouvernements devraient non pas se comporter en petit commis de la Commission européenne, mais faire en sorte de bien réfléchir en fonction de l'intérêt de nos concitoyens.

Nous pensons qu'il existe une autre voie à celle du démantèlement et de la privatisation rampante de la RATP, une autre voie que la libéralisation des transports urbains et de la mise en concurrence des salariés. Votre sac à dos social est un parachute percé, celui du recul des droits et des garanties pour les agents du service public ! (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

La concurrence ne remplit finalement qu'une fonction, celle d'apporter une source nouvelle de profit aux acteurs privés en mal de dividendes. C'est un modèle fou qui déstructure tout ce qui fait le bien commun et qui, de ce fait, attaque les fondements de notre République.

Quand nos concitoyens ne partageront plus les mêmes droits, le pacte républicain sera rompu. C'est ce que vous promettez avec cette loi et vos solutions en termes de mobilités : des services publics à géométrie variable, en fonction du lieu de résidence et de la capacité contributrice de l'utilisateur, très loin des principes d'égalité, d'adaptabilité et de continuité.

Pour toutes ces raisons, auxquelles j'aurais pu ajouter la provocation faite au droit de grève et notre rejet complet du Charles-de-Gaulle Express, nous voterons contre ce projet de loi qui ne répond pas aux enjeux de mobilité, de transport et de transition énergétique. Ce texte fait de la route l'unique matrice de la mobilité, oubliant les enjeux liés au fret ferroviaire, « ubérisant » les acteurs et organisant le démantèlement des opérateurs et des services publics! (*Bravo! et applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Dagbert, pour le groupe socialiste et républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. Michel Dagbert.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, à la suite du discours prononcé par le Président de la République à Rennes en juillet 2017, nous pouvions comprendre la pause demandée en matière de grands chantiers d'infrastructures.

Les gouvernements successifs avaient honoré les engagements pris au fil du temps et des majorités à l'égard des métropoles, afin de réaliser la France de la grande vitesse. Il ne faut pas le regretter, car, outre le temps gagné sur ces dessertes, c'est aussi pour la France la possibilité d'exporter un savoir-faire reconnu.

Il n'en demeure pas moins que, durant la même période, c'est l'ensemble du réseau qui a pâti d'un sous-investissement. S'agissant de la route, la crise de 2008 a eu un fort impact sur l'allocation des budgets aux collectivités, conduisant à une réduction sensible de leur investissement dans le domaine routier.

Madame la ministre, l'ambition que vous portez a eu du mal à émerger au travers de ce projet de loi d'orientation des mobilités. Nous pensions sincèrement que ce texte serait une grande loi-cadre prenant en compte toutes les mobilités sans exception et que les différents modes seraient traités ensuite dans des textes dédiés. Or vous avez fait le choix de déconnecter nombre de thématiques : le ferroviaire l'an dernier, le plan Vélo ensuite, l'aérien bientôt peut-être... De plus, votre volontarisme a été mis à l'épreuve des arbitrages de Bercy et de Matignon.

Le texte présente quelques lacunes et ne nous semble pas totalement satisfaisant, notamment en ce qui concerne la question prégnante des financements.

Nous regrettons à cet égard que notre proposition d'un grand emprunt n'ait pas été acceptée. Pour l'heure, il est en effet fondamental d'investir, non seulement pour entretenir et renouveler nos infrastructures, mais aussi pour accélérer la réalisation d'un bon nombre d'entre elles dans les territoires.

Par ailleurs, la question de la contribution financière des poids lourds, notamment des poids lourds étrangers qui empruntent nos axes routiers, aurait mérité d'être traitée dans ce texte. Notre groupe avait proposé d'instaurer une redevance kilométrique, afin de les mettre à contribution. Espérons que l'Eurovignette ne tardera pas à être mise en place.

Nous nous inquiétons également des conséquences de l'ouverture à la concurrence de la RATP pour les salariés qui doivent bénéficier, selon l'expression consacrée, d'un « sac à dos social ». Encore faut-il en vérifier le contenu! Nous y serons attentifs.

Nous regrettons beaucoup l'allongement à soixante-douze heures du délai de préavis de grève dans les transports publics, qui relève davantage du dogme que de la réalité vécue par les usagers franciliens. De toute évidence, lorsqu'on les interroge, ceux-ci nous indiquent être bien plus régulièrement gênés par les pannes et les retards dus à la vétusté du réseau que par d'éventuels mouvements sociaux. Avec un tel amendement, dans le contexte particulier du moment, il sera difficile de nous convaincre que l'on ne porte pas atteinte au droit de grève.

Il en est de même de l'amendement voté à l'article 2, qui n'a d'autre objectif que de réduire de 50 % la participation des employeurs, sous couvert de favoriser le télétravail. En réalité, cette mesure a pour conséquence de priver l'autorité organisatrice de la mobilité de recettes.

Au-delà de ces points, c'est avec une certaine gourmandise que le Sénat s'est attelé à la tâche, notamment sa commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, dont je veux saluer le président, ainsi que le rapporteur, notre collègue Didier Mandelli. C'est avec la même objectivité, madame la ministre, que je tiens à rappeler votre disponibilité, votre écoute et votre sens de la concertation.

Nous avons réussi à éviter que l'examen de la LOM ne se transforme en une succession de plaidoyers, tous légitimes, pour défendre, ici, un tronçon d'autoroutes, là, une voie de chemin de fer, ailleurs, la modernisation d'une écluse.

Pour autant, le travail de nos collègues a permis un certain nombre d'avancées, sur lesquelles je veux rapidement revenir.

Ainsi, le Conseil d'orientation des infrastructures est pérennisé. La proposition émise par notre groupe en commission concernant le transfert de la gestion de certaines lignes ferroviaires nationales aux régions a également été intégrée au texte. La sanctuarisation des ressources de l'Afitf avec l'affectation de l'intégralité du produit de la hausse de la TICPE est aussi à saluer.

L'introduction de nouveaux moyens de financement pour les collectivités nous semble pertinente. Il en est ainsi du versement mobilité réduit à 0,3 % pour les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas de services de transport régulier, ou encore du mécanisme de solidarité pour les territoires ruraux dont le versement mobilité aurait un rendement trop faible, qui repose sur la TICPE. Ce sont autant de dispositions qui vont dans le bon sens.

Nous approuvons aussi la suppression de la mesure qui instituait une charte facultative pour les travailleurs des plateformes numériques de mise en relation, que j'avais qualifiée de Canada Dry. On peut comprendre que ces personnes ne souhaitent pas forcément être salariées, mais elles doivent au moins se voir offrir des garanties en matière de protection.

Il est agréable de noter la prise en compte des spécificités et des enjeux portés par nos collègues ultramarins sur les problématiques maritimes et de continuité territoriale.

Nous nous réjouissons également de la consécration comme une priorité de la nécessité de développer le transport fluvial et de mener une politique volontariste en la matière, même si l'inscription du canal Seine-Nord Europe dans la loi ne lève pas les incertitudes liées à son financement. Nous avons accueilli avec satisfaction les propos du Président de la République devant les élus des Hauts-de-France vendredi dernier.

Au sujet de ces infrastructures majeures que sont le canal Seine-Nord Europe et le Lyon-Turin, je rappelle que le Premier ministre et vous-même avez réaffirmé qu'elles faisaient l'objet d'engagements internationaux et que la France honorerait sa signature.

Saluant de nouveau l'esprit d'ouverture de la ministre, la qualité du travail de notre rapporteur et la forte implication de l'ensemble de nos collègues, il m'appartient de vous donner notre position, qui s'est efforcée de tenir compte des apports du Sénat au texte. Hélas, le dogmatisme de la majorité sénatoriale nous prive d'aller vers un vote favorable. *(Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.)* Par conséquent, le groupe socialiste et républicain s'abstiendra sur le projet de loi d'orientation des mobilités! *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Éric Gold, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. *(Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.)*

**M. Éric Gold.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame, monsieur les rapporteurs, mes chers collègues, présenté comme le projet de loi le plus ambitieux en matière de transports depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, ce texte a pu susciter une certaine forme de déception chez ceux qui attendaient une véritable révolution dans le domaine.

Néanmoins, force est de constater que nous sommes nombreux à saluer les avancées de ce texte, en particulier son orientation stratégique qui permet de mettre enfin l'accent sur les mobilités du quotidien, grâce notamment au rôle renforcé des collectivités locales. Nous sommes aussi nombreux à saluer l'esprit d'ouverture du Gouvernement, ainsi que la prise en compte des attentes des différents groupes par le rapporteur.

À la lecture du projet de loi, un double enjeu apparaît très clairement : celui de désenclaver le territoire, tout en luttant contre la pollution liée aux transports ; ces deux objectifs ne sont pas contradictoires si l'on sait s'en donner les moyens.

Je ne peux pas entamer mon intervention sans évoquer la forte hausse du nombre des morts sur les routes depuis le début de l'année. Cette augmentation particulièrement inquiétante nous rappelle que toute politique de prévention doit s'accompagner d'une politique de répression efficace. La dégradation des radars automatiques au cours des derniers mois a entraîné une baisse de la vigilance, qui doit inciter les pouvoirs publics à agir rapidement. Début mars, 75 % des radars étaient encore endommagés : il faut engager des réparations et des mesures de protection ou de remplacement au plus vite.

Au-delà de la perte de nombreuses vies humaines, cette question nous interroge sur les capacités d'investissement de la France en matière de transports.

Depuis la présentation de ce projet de loi, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer l'instabilité du financement de l'Afitf, en raison notamment de l'instabilité du produit des amendes-radars. Il manque des centaines de millions d'euros à l'Agence pour qu'elle puisse mener à bien ses projets et concrétiser l'ambitieux plan d'investissement de l'État en la matière. Certes, un cap clair et innovant est fixé, mais comment s'en réjouir tant que l'on ignore comment il sera financé ?

C'est pourquoi, considérant qu'il fallait être à la hauteur des enjeux, les sénateurs ont fait le choix d'inscrire dans la loi des ressources pérennes et sanctuarisées pour l'Afitf. Nous espérons que cette position sera partagée par nos collègues de l'Assemblée nationale. Nous attendons aussi beaucoup du Gouvernement, qui nous promet des solutions issues du grand débat dans le prochain projet de loi de finances.

Le Sénat a également fait le choix de renforcer les moyens des collectivités, afin qu'elles puissent pleinement assumer leur mission d'autorités organisatrices de la mobilité. Madame la ministre, vous avez porté l'ambition de couvrir 100 % du territoire en autorités organisatrices de la mobilité, en affirmant qu'il n'y aurait pas de transfert de compétences sans ressources adaptées. Vous renvoyez sur ce point à la prochaine grande réforme de la fiscalité locale. Nous en prenons acte, même si nous aurions préféré l'inscrire dès maintenant dans la loi.

En effet, ce qui est fait n'est plus à faire,...

**Mme Éliane Assassi.** Ce n'est pas fait !

**M. Éric Gold.** ... d'autant que la fracture territoriale et sociale tend à s'accroître, une fracture qui divise la France des métropoles et la France des territoires, délaissée, abandonnée, menacée par des décennies de sous-investissement.

Une politique centrée autour des bassins de mobilité et des élus locaux permettra certainement de pallier certaines défaillances actuelles. La décentralisation renforcée, que nous appelons tous de nos vœux, prend forme peu à peu. Elle nécessite néanmoins, comme l'a très justement rappelé notre collègue Ronan Dantec, une forte péréquation et une solidarité nationale assumée.

Hors des grandes agglomérations, la voiture demeure indispensable. À l'échelle du pays, la voiture reste même le mode de déplacement domicile-travail de plus de 70 % des actifs. Il est donc essentiel d'accompagner les transitions dans ce domaine, sans tabou.

Il faut bien sûr favoriser les transports en commun : c'est l'une des raisons pour lesquelles les collectivités doivent être accompagnées. Il convient également de renforcer le maillage territorial des lignes ferroviaires, qui apparaît comme une étape indispensable à l'émergence d'une mobilité du quotidien moins dépendante de la voiture. Ces petites lignes qui structurent l'espace doivent absolument être préservées et seront, j'en suis sûr, l'un des maillons essentiels de la mobilité de demain.

Nous saluons à ce titre l'adoption d'un amendement, soutenu notamment par notre groupe, qui permet la gestion de certaines lignes par les régions qui en feraient la demande. Je me réjouis aussi de l'adoption d'un amendement permettant d'inscrire une possibilité de concomitance des travaux de modernisation et de régénération sur les lignes d'équilibre du territoire, trop longtemps délaissées et pour lesquelles le temps de parcours s'est beaucoup allongé en trente ans, mais qui restent tout aussi primordiales pour la mobilité et le désenclavement.

Nous aurions toutefois souhaité voir émerger des engagements plus fermes en ce qui concerne la vente des véhicules thermiques neufs. Près de 94 % des voitures présentes sur le territoire fonctionnent encore avec un moteur thermique. La marge de progression est immense : elle doit inciter l'État et les parlementaires à s'engager de manière plus énergique. Si nous voulons la fin des véhicules thermiques en 2040 et la neutralité carbone en 2050, il nous reste beaucoup de chemin à parcourir.

Malgré une délivrance soumise au bon vouloir de l'employeur, le « forfait mobilités durables » donne un premier signal positif aux usagers en les incitant financièrement à opter pour des modes de transport moins polluants.

Parmi les autres signaux positifs votés par le Sénat avec le soutien du groupe du RDSE, il faut citer l'inscription de la réduction des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs visés au travers de la stratégie et de la programmation des investissements de l'État dans les transports, le rehaussement de la part minimale de véhicules à faibles émissions dans les flottes de véhicules d'entreprise, ainsi que des mesures visant à réduire la pollution des navires.

Sur proposition du RDSE, le Sénat a également souhaité étendre à tous les territoires la possibilité de créer des zones à faibles émissions. Pour des raisons prioritaires de santé publique, il était important de supprimer le seuil initial de 100 000 habitants.

Puisqu'il est question de santé publique, j'aimerais achever mon propos en saluant les mesures importantes qui ont été prises en faveur du vélo, même si ce mode de déplacement ne peut pas être utilisé partout avec la même facilité. Associées au grand plan mis en place par le Gouvernement, elles permettront de renforcer la place de ce mode de transport vertueux, à la fois pour l'environnement et pour la santé.

Vous l'aurez compris, le groupe du RDSE salue les avancées portées par ce projet de loi, notamment les 23 amendements qu'il a fait adopter et qui reprennent pour partie des mesures contenues dans la proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires. Nous voterons donc à la quasi-unanimité en faveur de ce texte, largement enrichi par le Sénat. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, ainsi que sur des travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires et du groupe La République En Marche.*)

#### Ouverture du scrutin public solennel

**M. le président.** Mes chers collègues, il va être procédé, dans les conditions prévues par l'article 56 du règlement, au scrutin public solennel sur l'ensemble du projet de loi d'orientation des mobilités.

Ce scrutin, qui sera ouvert dans quelques instants, aura lieu en salle des conférences.

Je remercie nos collègues Yves Daudigny, Guy-Dominique Kennel et Patricia Schillinger, secrétaires du Sénat, qui vont superviser ce scrutin.

Je rappelle qu'une seule délégation de vote est admise par sénateur.

Je déclare le scrutin ouvert pour une durée maximale de vingt-cinq minutes et vais suspendre la séance jusqu'à seize heures, heure à laquelle je proclamerai le résultat.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures trente-cinq, est reprise à seize heures.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

#### Proclamation du résultat du scrutin public solennel

**M. le président.** Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 73 :

Nombre de votants .....	345
Nombre de suffrages exprimés .....	266
Pour l'adoption .....	248
Contre .....	18

Le Sénat a adopté, dans le texte de la commission, modifié, le projet de loi d'orientation des mobilités. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.*)

Je remercie les rapporteurs, le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ainsi que l'ensemble des collègues pour la qualité du travail réalisé.

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission, madame, monsieur les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais saluer l'adoption, par une très large majorité, du projet de loi d'orientation des mobilités et vous redire ma conviction que ce texte est essentiel pour répondre aux fractures territoriales et sociales, qui minent notre pays, et aux difficultés exprimées par nombre de nos concitoyens, notamment dans le cadre du grand débat.

Ce projet de loi apportera des réponses concrètes aux besoins actuels et à venir en matière de mobilité du quotidien. La rédaction issue de vos travaux en première lecture respecte les grands équilibres que j'ai défendus. Je ne peux que m'en réjouir.

Je me félicite notamment du consensus existant sur l'un des principes structurants du texte, à savoir la couverture complète du territoire par des autorités organisatrices chargées de la mobilité. Cette mesure peut paraître technique, mais c'est grâce à elle que plus aucun Français ne sera laissé demain sans solution.

Je note également l'intérêt fort du Sénat pour les mobilités actives, en particulier le vélo, et plus largement pour les enjeux de transition énergétique qui se posent pour tous les modes de transport.

Enfin, concernant la programmation des infrastructures, je me réjouis que vous partagiez la priorité donnée aux transports du quotidien et je remercie le Sénat d'avoir respecté l'économie générale de cette programmation, même si – j'ai eu l'occasion de le dire – je ne souhaitais pas que ce titre soit placé en tête du texte.

Un certain nombre de sujets devront être approfondis à l'Assemblée nationale, notamment la question du financement, du *free floating* ou de la billettique, mais je voudrais me féliciter de nouveau de la richesse des débats qui ont eu lieu durant cet examen et, malgré quelques divergences, saluer le rôle constructif et la mobilisation de votre Haute Assemblée pour enrichir ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe Union Centriste, du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de M. Thani Mohamed Soilihi.)

**PRÉSIDENCE DE M. THANI MOHAMED SOILIH**  
vice-président

**M. le président.** La séance est reprise.

4

**DÉBAT À LA SUITE DE LA RÉUNION DU  
CONSEIL EUROPÉEN DES 21 ET 22 MARS  
2019**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle le débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019.

La parole est à Mme la secrétaire d'État, à qui je souhaite la bienvenue au Sénat.

**Mme Amélie de Montchalin**, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes.* Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires européennes, monsieur le président de la commission des affaires étrangères, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis heureuse d'être parmi vous cet après-midi, de retour de Berlin et dans le cadre de mes toutes nouvelles fonctions, le Premier ministre et le Président de la République m'ayant accordé leur confiance pour porter au mieux les questions européennes dans ces heures agitées.

Je suis aussi très heureuse de pouvoir vous rencontrer dans le cadre de ce nouveau format de débat, postérieur au Conseil européen. J'espère que cela permettra des échanges riches, après un Conseil européen qui a été particulièrement commenté.

Celui-ci, qui s'est donc tenu les 21 et 22 mars dernier, a débouché sur des décisions importantes à plusieurs égards.

J'évoquerai, tout d'abord, le Brexit.

Le Conseil européen a effectivement été dominé par le retrait britannique et la demande de Mme May de reporter la sortie jusqu'au 30 juin. Je ne reviens que rapidement sur le résultat, que vous connaissez. Sous l'impulsion du Président de la République, un accord a été trouvé, avec deux options pour cette extension : jusqu'au 22 mai, si la Chambre des communes avait approuvé l'accord de retrait d'ici au 29 mars, ce qui aurait pu permettre au Royaume-Uni d'achever sa procédure interne de ratification ; jusqu'au 12 avril, en l'absence de soutien de la Chambre à l'accord de retrait.

Pourquoi le 12 avril ? C'est la date limite pour que Londres décide d'organiser des élections européennes afin de disposer de députés au Parlement européen, comme ceux que la France y enverra à la suite des élections du 26 mai prochain.

Il se trouve que la Chambre des communes a rejeté une troisième fois, le 29 mars, l'accord de retrait. Il a manqué 58 voix à Mme May, un nombre en nette réduction, puisqu'il lui en manquait 149 le 12 mars et 230 le 16 janvier. Pour autant, nous savons, dans cette assemblée comme dans d'autres, qu'un tel écart reste considérable.

Où en sommes-nous désormais ? À la suite, notamment, des échanges que j'ai pu avoir ce matin avec mon homologue allemand Michael Roth, je vois trois scénarios se dessiner.

Dans un premier scénario, que je qualifierais d'optimiste, Mme May l'emporte sur le plan tactique.

Les conservateurs favorables au Brexit peuvent encore réaliser qu'il y a un risque à voir passer une solution à leurs yeux bien pire que l'accord de retrait, comme une union douanière permanente, laquelle n'a échoué que de 3 voix hier soir. Dans ce cas, l'accord de retrait peut finalement faire l'objet d'un vote favorable avant le sommet européen du 10 avril. Une brève extension technique supplémentaire serait alors nécessaire pour permettre la ratification.

Ce scénario reste peu probable au vu des derniers mouvements à la Chambre, mais n'est pas impossible. Ce serait la meilleure solution.

Il pourrait se décliner dans une version un peu moins optimiste, avec un accord, non juridiquement contraignant, de la Chambre sur une union douanière, qui puisse permettre, très rapidement derrière, de se rattacher à l'accord négocié par Michel Barnier. Dans ce cas, aussi, on pourrait imaginer revenir « dans les clous » !

Dans une version ou une autre, le scénario optimiste repose donc sur le fait que la perspective d'une possible majorité sur un projet d'union douanière fasse finalement céder les conservateurs sur l'accord de retrait initial.

Le deuxième scénario est beaucoup plus clair et sans appel : Mme May se présente au Conseil européen, le 10 avril prochain, sans vote positif sur l'accord de retrait et ne souhaite pas organiser d'élections européennes.

Dans de telles conditions, si rien n'était fait, les actes pris par le Parlement européen seraient entachés de nullité, car on ne peut pas être État membre de l'Union européenne sans disposer de représentants au Parlement européen.

Dans un tel cas de figure, le Royaume-Uni doit donc sortir de l'Union européenne sans accord – c'est le *no deal*. Les pays membres appliqueraient alors les mesures de contingence européennes et nationales préparées à cette fin – en France, 7 ordonnances ont pu être élaborées grâce à la loi d'habilitation votée au Parlement.

Sur le terrain, les contrôles seront prêts. Ils monteront progressivement en puissance, avec, bien sûr, le soutien de la Commission européenne. Des recrutements ont été lancés, la construction des infrastructures est en voie d'achèvement et des campagnes de tests pour l'exercice des différents contrôles sont en cours.

Nous sommes donc prêts s'il faut nous orienter, le 10 avril prochain, lors du sommet exceptionnel, vers un scénario de *no deal*, Mme May se présentant alors, je le rappelle, sans avoir ni le soutien des députés sur l'accord de retrait ni l'intention d'organiser des élections européennes.

Le troisième scénario, plus complexe et mouvant, serait celui où la Première ministre britannique demande une extension longue et organise des élections européennes.

Il créerait une difficulté politique au Royaume-Uni, évidemment, mais aussi, plus largement, en Europe, car nombreux sont ceux qui ne comprendraient pas cette décision après le référendum de 2016 sur la sortie.

Cette hypothèse devrait par ailleurs être soigneusement encadrée afin que le Royaume-Uni soit traité comme un État membre pas tout à fait comme les autres : il ne serait pas acceptable que Londres puisse peser sur le choix de la future Commission européenne ou sur des décisions de substance produisant des effets après son départ. Je pense, en particulier, à la négociation du cadre financier pluriannuel.

Nous sommes donc toujours dans une période très incertaine.

Il revient au Royaume-Uni de faire ses propres choix – des votes ont de nouveau lieu au Parlement demain et, aujourd'hui, se tiennent des réunions du cabinet extrêmement importantes. Il est clair que l'Union européenne doit continuer à manifester son unité et sa détermination à défendre les intérêts des Européens, notamment, comme le répète Michel Barnier, notre négociateur, en refusant de rouvrir l'accord de retrait et d'accepter une extension du délai si nous manquons de clarté sur une solution durable et crédible.

Ces discussions sur le retrait du Royaume-Uni ne doivent pas nous faire perdre de vue notre objectif central de relance du projet européen.

L'ordre du jour du Conseil européen des 21 et 22 mars nous a permis, et c'est heureux, de présenter plusieurs des idées exposées par le Président de la République dans sa tribune pour une renaissance européenne pour défendre notre liberté, protéger notre continent et retrouver l'esprit de progrès.

Un débat approfondi s'est tenu sur l'avenir du marché unique dans la perspective du prochain programme stratégique. Les chefs d'État et de gouvernement ont abordé tant l'avenir du marché intérieur que les politiques qui y sont liées, notamment l'économie numérique, la politique industrielle et, bien sûr, la recherche et l'innovation.

En particulier, le Conseil européen a engagé une discussion sur la nécessité d'une véritable politique industrielle européenne. Comme nous le souhaitons, le Conseil européen a invité la Commission à présenter, dès la fin de 2019, une vision stratégique de long terme sur l'avenir de l'industrie européenne, soutenue par des mesures concrètes.

Conformément aux propositions formulées par la France et l'Allemagne, cette stratégie devra en particulier soutenir les nouvelles technologies et s'assurer des financements nécessaires, notamment en ayant recours au Conseil européen de l'innovation. Il s'agira également de passer en revue l'ensemble des politiques contribuant à cet objectif, notamment la politique de la concurrence ; il faut, nous le savons, améliorer la cohérence entre les deux axes de la politique européenne que constituent la politique industrielle et la politique de la concurrence.

La Commission doit étudier d'ici à la fin de l'année les évolutions nécessaires pour répondre aux défis des évolutions technologiques et de la concurrence mondiale. L'enjeu est de mieux défendre nos technologies, nos entreprises et nos marchés, en utilisant pleinement le nouveau cadre de filtrage des investissements, en exigeant une plus grande réciprocité dans les marchés publics avec les pays tiers et en défendant à tout prix le multilatéralisme, tout en le modernisant chaque fois que c'est nécessaire – je pense notamment à l'Organisation mondiale du commerce.

Deuxième sujet au-delà du Brexit, les chefs d'État et de gouvernement ont échangé sur les orientations proposées par la Commission dans le cadre de sa stratégie climatique de long terme, en particulier sur le scénario de neutralité carbone en 2050, que nous souhaitons voir adopter dans la perspective du sommet Action climat de l'ONU en septembre 2019.

Comme le Président de la République l'a souligné, les conclusions du Conseil européen sur le climat sont décevantes. Alors que les signaux d'alarme lancés par la communauté scientifique et la société civile se multiplient, l'Europe doit agir de façon plus déterminée face à l'urgence climatique. La France et bon nombre de ses partenaires européens se sont engagés résolument en faveur de l'objectif de neutralité carbone en 2050 ; ce point figure dans le projet de loi sur la programmation pluriannuelle de l'énergie qui sera présenté très prochainement en conseil des ministres.

Nous avons obtenu que le Conseil européen revienne sur ce sujet dès le mois de juin, de telle façon que l'Union européenne soit pleinement préparée en vue de ce sommet sur le climat.

Renouer avec l'esprit de progrès qui caractérise le projet européen, c'est aussi, comme le propose le Président de la République, créer une banque européenne du climat pour mieux financer la transition énergétique dans l'ensemble des pays de l'Union européenne. C'est enfin se fixer des objectifs ambitieux concernant le cadre financier pluriannuel, dont l'objectif de dépenses en faveur du climat doit être revu à la hausse par rapport à la proposition de la Commission.

Troisième sujet, les conclusions du Conseil européen font également état des progrès accomplis dans la lutte contre la désinformation et la nécessité de protéger l'intégrité démocratique des élections européennes et nationales dans l'ensemble de l'Union européenne. Ce sont des enjeux essentiels pour notre liberté démocratique.

Le Président de la République a ainsi proposé que des experts européens puissent être déployés immédiatement en cas de cyberattaques ou de campagnes de désinformation. Dans le prolongement des derniers rapports publiés par la Commission, le 20 mars, sur les progrès réalisés par les plateformes en ligne, les conclusions du Conseil européen appellent ces plateformes à renforcer leurs efforts dans la mise en œuvre du code de bonnes pratiques contre la désinformation et à garantir des normes plus élevées de responsabilité et de transparence.

Quatrième sujet, nous restons déterminés à œuvrer pour renforcer la convergence économique et sociale au sein de l'Union, qui est au cœur du projet européen, pour nous doter de ce que le Président de la République appelle un « bouclier social ».

C'est le sens de l'action que nous avons menée avec la création d'une autorité européenne du travail, ou encore de nos efforts pour lier solidarité financière et convergence sociale dans le prochain budget européen.

Les chefs d'État et de gouvernement reviendront sur tous ces sujets – hormis, bien sûr, celui du Brexit – lors du sommet informel de Sibiu le 9 mai prochain, puis à l'occasion de l'adoption, en juin prochain, du programme stratégique pour la période 2019-2024, qui fixera les orientations et priorités politiques pour le prochain cycle institutionnel.

Sur la méthode, nous voulons nous appuyer, pour définir les priorités de l'Union, sur les principales préoccupations et attentes des citoyens, telles qu'elles ont été exprimées, en France et au-delà, dans les consultations citoyennes sur l'Europe qui se sont tenues au second semestre de 2018, et sur une conférence sur l'Europe, qui réunira tous les acteurs nécessaires d'ici à la fin de l'année, pour définir les changements nécessaires à mettre en œuvre.

Au fond, en France, nous avons eu le grand débat national ; en Europe, les consultations citoyennes sont également là pour alimenter cette feuille de route stratégique 2019-2024, pour s'assurer que l'Europe parle bien des préoccupations concrètes des citoyens à travers l'Union.

Dernier point pour conclure : le Conseil européen a échangé sur les relations avec la Chine afin de préparer le sommet Union européenne-Chine du 9 avril.

La discussion a donné lieu à un constat largement partagé sur le fait que la Chine est à la fois un partenaire et un concurrent pour l'Union européenne. Il est essentiel que les Vingt-Sept restent unis et défendent leurs intérêts économiques et stratégiques face à la Chine. L'Union doit être ferme et exiger de la réciprocité, notamment dans l'accès aux marchés.

Le Président de la République a résumé les discussions en estimant que, malgré certaines divergences de vue, « le temps de la naïveté de l'Union envers la Chine était révolu ». C'est dans cet esprit qu'a été organisée quelques jours plus tard à Paris, sur son initiative, une rencontre avec le Président Xi Jinping, la Chancelière Merkel et le Président Juncker.

La signature par le vice-Premier ministre italien et les autorités chinoises d'un accord de participation au projet des nouvelles routes de la soie souligne à quel point il est indispensable de renforcer encore davantage la coopération européenne dans ce domaine avant le sommet « 16+1 » du 12 avril en Croatie.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre accueil et je me réjouis maintenant d'entendre vos commentaires et vos questions. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

**M. Christian Cambon,** *président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.* Monsieur le président, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord, madame la secrétaire d'État, au moment où vous accédez à ces hautes et lourdes responsabilités, de vous adresser mes vœux de bonne chance et de réussite. Surtout, au-delà de l'énergie et du sang-froid que nécessite la gestion du calamiteux Brexit, je vous souhaite d'avoir une vision claire et de mener une action résolue pour la relance du projet européen, qui reste notre priorité absolue.

En traitant de sujets aussi divers que le Brexit, la Chine ou encore la compétitivité, le dernier Conseil européen a porté, au fond, sur la capacité de l'Europe à préserver son unité et à jouer un rôle, à l'avenir, au sein du concert des grandes puissances.

L'Union européenne, hélas ! se fragmente ; elle concentre une grande partie de son énergie sur la gestion du Brexit, alors que des défis immenses l'attendent si elle veut préserver son modèle économique et social, ses valeurs et sa capacité à être un acteur qui compte dans les relations internationales.

Le Brexit, tout d'abord.

Deux ans après le début des négociations, le scénario catastrophe se poursuit, avec les trois hypothèses que vous venez d'évoquer. Pour la troisième fois consécutive, le Parlement britannique a rejeté l'accord de retrait.

Nous attendons la date fatidique du 12 avril – dans dix jours ! – avant laquelle le Royaume-Uni doit proposer une alternative ou se résigner à un *no deal*, une sortie brutale de l'Union européenne.

L'Union européenne a souhaité que le Royaume-Uni reste maître de son destin, mais nous subissons tous les conséquences de ses choix.

Sur la période 2016-2018, la décision du peuple britannique a déjà fait perdre, mes chers collègues, 6 milliards d'euros aux exportateurs français !

La dépréciation de la livre, le ralentissement de la croissance outre-Manche créent des conditions défavorables qui, malheureusement, vont perdurer.

Sur le plan géostratégique, le Brexit est une aberration. C'est pourquoi nous devons nous atteler, au cours des prochains mois, à repenser les cadres de la sécurité et de la défense européennes. La dynamique positive observée dans ce domaine depuis quelques années reste néanmoins à confirmer. Le Royaume-Uni doit pouvoir conserver le rôle essentiel qui est le sien dans l'architecture de sécurité et de défense de l'Europe.

La Chine, ensuite.

L'Union européenne semble prendre timidement conscience de l'ampleur des défis posés par la Chine, ce qui n'a malheureusement pas empêché l'Italie de se démarquer de ses partenaires en signant un accord bilatéral avec Pékin. L'unité dont l'Europe devrait pouvoir se prévaloir face à la Chine est mise à mal. Nous le regrettons.

La Chine investit dans le port de Trieste, à 700 kilomètres des frontières de la France. Les routes de la soie se construisent : l'Europe se contentera-t-elle de regarder passer les trains et les navires chinois ?

Partout, la Chine place ses pions à des points stratégiques de la planète. Je l'ai découvert moi-même à Djibouti, qui est un vibrant exemple, où j'accompagnais voilà quinze jours le Président de la République : le nombre de soldats chinois y est estimé à près de 10 000, alors que la France y maintient difficilement 1 400 militaires, malgré notre position historique.

La Chine investit massivement dans des infrastructures civiles et militaires, en échange d'un endettement massif – et donc de dépendance – de ces pays.

C'est une stratégie qu'elle démultiplie à l'envi, invoquant souvent le multilatéralisme, comme le président Xi Jinping l'a fait, ici même, au Sénat, alors qu'elle privilégie, en réalité, des relations bilatérales systématiquement déséquilibrées en sa faveur.

La compétitivité économique de l'Europe, enfin.



L'époque où l'Union européenne avait pour vocation principale de décloisonner le continent pour créer un grand marché est, hélas ! dépassée.

L'Union européenne et les nations qui la composent doivent aujourd'hui assumer collectivement leur place de deuxième puissance économique mondiale. Il faut donc aider nos entreprises à se projeter au niveau international, et non pas les affaiblir en leur appliquant des règles obsolètes.

L'émergence de grands champions européens dans les domaines technologiques d'avenir est un impératif stratégique. L'échec de la fusion d'Alstom et Siemens doit nous servir de leçon pour réformer l'Union européenne.

Face aux grandes puissances économiques que sont la Chine et les États-Unis, la naïveté de l'Europe n'a que trop duré. Elle ne pourra résister et éviter le décrochage qu'en surmontant ses divisions et en regroupant ses forces. C'est dire l'importance de la tâche qui attend l'Union européenne et ses États membres, après l'élection du prochain Parlement européen.

Madame la secrétaire d'État, nous le voyons bien, l'Europe est à un tournant de son histoire. Puissiez-vous parler au nom de la France pour faire prévaloir nos intérêts, mais aussi pour préserver les valeurs d'une Europe qui répond vraiment aux aspirations de nos concitoyens ! *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances.

**M. Albéric de Montgolfier**, rapporteur général de la commission des finances. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, que je salue tout particulièrement et à qui j'adresse tous mes vœux de réussite – nous en avons besoin –, messieurs les présidents de commission, mes chers collègues, le dernier Conseil européen a été quelque peu mouvementé en raison des rebondissements liés au Brexit. En outre, le contexte des prochaines élections européennes conduit, par définition, à ce que les dossiers n'avancent que modérément.

Plusieurs sujets intéressant la commission des finances ont pu toutefois être abordés à l'occasion du Conseil européen du mois de mars.

Tout d'abord, celui-ci a approuvé les recommandations du Conseil sur la politique économique de la zone euro dans le cadre du semestre européen. Pour rappel, la croissance devrait malheureusement marquer le pas en 2019, en s'établissant à 1,3 % au sein de la zone euro, à la suite du ralentissement déjà observé en 2018 en raison, en particulier, de la faiblesse de la demande mondiale et des incertitudes liées au Brexit.

Dans le cadre du semestre européen, le Gouvernement devrait nous communiquer sous quinzaine le programme de stabilité et le programme national de réformes, qui feront l'objet d'un débat en séance publique.

Avec les mesures adoptées en fin d'année – nous nous en souvenons particulièrement au Sénat – et les dispositifs annoncés qui restent encore à ce jour non financés – je pense à la suppression de la taxe d'habitation –, la commis-

sion des finances sera particulièrement attentive aux orientations budgétaires prévues par le Gouvernement pour 2019 et les années suivantes.

Ensuite, pour renouer durablement avec la croissance, le Conseil européen a insisté sur le nécessaire renforcement du marché unique, invitant la Commission européenne à présenter un plan d'action d'ici à 2020.

Dans ses conclusions, le Conseil européen a lié la nécessité de supprimer les verrous du marché unique et celle d'aboutir à une fiscalité juste, appliquée au sein de l'Union européenne.

Sur ce dernier point, au-delà des simples déclarations d'intention, force est de constater que la plupart des dossiers fiscaux sont bloqués au Conseil. Je pense notamment à l'assiette commune consolidée de l'impôt sur les sociétés.

La seule issue pourrait être le passage à la majorité qualifiée en matière fiscale, mais une telle évolution nécessite l'unanimité. À ce propos, je m'étonne que, dans le cadre du grand débat, certains, y compris au plus haut niveau, avancent l'idée d'une TVA à taux zéro, alors que c'est strictement impossible, sauf à y revenir par la règle de l'unanimité.

Certaines mesures sont carrément enterrées. Je pense notamment à la taxation des services numériques au niveau européen.

S'il est donc ambitieux, l'agenda de la Commission européenne s'annonce toutefois délicat à mettre en œuvre pour aboutir à des mesures concrètes.

Par ailleurs, le Conseil européen a posé les jalons du mandat de la prochaine Commission européenne en matière de compétitivité et de politique commerciale.

En effet, après l'échec de la fusion entre Siemens et Alstom, les États membres questionnent les fondements du droit européen de la concurrence au regard des ambitions industrielles de l'Union européenne.

Le Conseil européen a ainsi invité la Commission à présenter des « actions concrètes » d'ici à la fin de l'année, même si les ingrédients de la concurrence européenne demeurent : concurrence loyale, mais aussi protection des consommateurs et des intérêts stratégiques de long terme de l'Union européenne.

En matière de politique commerciale, le Conseil européen a proposé de relancer les discussions sur la réciprocité de l'ouverture des marchés publics. L'unité des États membres sur cette question semble toutefois mise à l'épreuve, comme le prouve l'adhésion de l'Italie au projet des « nouvelles routes de la soie » avec la Chine.

Enfin, l'interminable épisode du Brexit a encore une fois occupé le devant de la scène, en attendant, peut-être avant quelques jours, d'éventuels rebondissements de la part du Parlement britannique.

Les 27 États membres ont octroyé un court délai supplémentaire au Royaume-Uni pour adopter l'accord de retrait. Toutefois, en dépit des efforts de Theresa May, le Parlement britannique n'a pas encore réussi à s'accorder sur une voie alternative, comme le montre son vote d'hier soir. Les États membres se préparent, sans doute à regret, à une sortie possible sans accord.

Le Brexit conduirait à une perte pour le budget de l'Union européenne, si le Royaume-Uni ne respectait pas son engagement de s'acquitter des 50 milliards d'euros pour le règlement financier de ce « divorce ».

Cette situation pourrait ainsi raviver les tensions entre les États membres qui ne partagent pas les mêmes points de vue sur l'évolution du budget de l'Union.

Madame la secrétaire d'État, quelles sont les hypothèses budgétaires envisagées pour répondre à cette difficulté, alors que la participation de la France au budget de l'Union européenne s'élève déjà à plus de 20 milliards d'euros ? Comment comblerions-nous l'engagement financier du Royaume-Uni ? Quel regard porte le gouvernement français sur le Brexit et l'hypothèse de plus en plus attendue ou redoutée, malheureusement, d'une sortie sans accord de l'Union européenne ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.*)

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission des affaires européennes.

**M. André Reichardt, vice-président de la commission des affaires européennes.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, M. Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes, m'a fait l'honneur de me confier le soin d'introduire, au nom de la commission, ce débat consécutif au Conseil européen des 21 et 22 mars dernier et de vous souhaiter, madame la secrétaire d'État, le plus grand succès dans vos nouvelles fonctions.

À une semaine de la date annoncée du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, ce Conseil européen a consacré plus de temps que prévu à ce sujet majeur. Mais, c'est heureux, le Brexit n'a pas entièrement occulté les autres questions stratégiques à l'ordre du jour : l'approche européenne face à la Chine et la situation économique de l'Union.

Concernant le Brexit, la demande de son report est arrivée très tard. Saisi la veille par Mme May d'une demande d'extension de l'article 50 jusqu'au 30 juin, le Conseil européen a réagi vite et bien : la solution retenue, qui concède une extension jusqu'au 22 mai en cas d'approbation de l'accord de retrait par la Chambre des communes, et seulement jusqu'au 12 avril dans le cas contraire, est dans l'intérêt de l'Union européenne.

Ce séquençage protège en effet le scrutin européen, ouvert du 23 au 26 mai, des risques juridiques inhérents à sa tenue au Royaume-Uni, obligatoire tant que ce pays reste membre de l'Union. En outre, cette dernière ne prend pas la responsabilité du choix de l'issue, mais la renvoie très opportunément au Royaume-Uni : celui-ci est tenu de se positionner avant le 12 avril, car, au-delà, il ne serait plus en mesure d'organiser les élections européennes.

Ce dispositif, d'inspiration française dit-on, apparaît bien conçu, même si la situation reste confuse à ce jour, avec le troisième refus de l'accord de retrait, intervenu vendredi dernier au Parlement britannique.

Deuxième motif de satisfaction : le front uni que le Conseil européen a affiché face à la Chine, à l'approche du sommet Union européenne-Chine prévu dans une semaine.

Les Vingt-Huit semblent prendre progressivement conscience de la nécessité de s'accorder sur la ligne à tenir face à la Chine, à la fois partenaire, concurrent économique et rival systémique.

Le Conseil européen a notamment fait valoir la nécessité de parvenir à un accord sur l'instrument garantissant une réciprocité dans l'accès aux marchés publics : finissons-en avec la naïveté de l'Union européenne, laquelle ouvre ses marchés à des États qui verrouillent les leurs !

Le Président de la République a tenu à conforter l'image d'une Europe unie face à la Chine, en invitant à ses côtés le Président Juncker et la Chancelière Mme Merkel à Paris, où était reçu le Président chinois mardi dernier.

Après les accroc franco-allemands par voie de presse, cette démarche nous a paru salutaire, mais l'unité est fragile. La récente signature d'un mémorandum d'entente entre la Chine et l'Italie sur les nouvelles routes de la soie en est la preuve.

La crainte exprimée par plusieurs États membres de se priver du bénéfice des investissements chinois en est une autre. Le prochain sommet en format « 16+1 », entre la Chine et les pays d'Europe centrale et orientale, risquait d'en apporter une troisième preuve ; il a donc été convenu de se conformer aux décisions issues du sommet Union européenne-Chine, qui se tiendra juste avant.

Il y a là sans nul doute un progrès, mais la vigilance reste de mise. À cet égard, l'approche européenne concertée pour assurer la sécurité des réseaux 5G sera un prochain test.

Dernier sujet traité par le Conseil européen : la situation économique de l'Union européenne.

Le Conseil européen a conclu à la nécessité d'asseoir le rôle de l'Europe sur la scène économique mondiale par cinq leviers : l'Union économique et monétaire, le marché unique, la politique industrielle, la politique numérique et la politique commerciale. En outre, le numérique et l'intelligence artificielle sont reconnus comme des priorités.

Cette approche intégrée préfigure une stratégie qui pourrait enfin transformer l'Union en puissance. C'est notre principal motif de satisfaction après ce Conseil européen, qui n'aura finalement pas été seulement celui du Brexit. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe La République En Marche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Bonnecarrère. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.*)

**M. Philippe Bonnecarrère.** Madame la secrétaire d'État, permettez-moi tout d'abord de vous adresser mes félicitations pour votre nomination, comme l'ont fait mes collègues.

Il est difficile, cet après-midi, d'échapper au Brexit. Je me limiterai à quelques observations rapides.

Premièrement, sommes-nous prêts en cas de *no deal* ? Vous l'avez affirmé avec conviction, madame la secrétaire d'État ; pour ma part, je serai peut-être un peu plus prudent. Nous avons, certes, autorisé la prise de cinq ordonnances, mais cela ne suffit pas à garantir le caractère exhaustif et l'efficacité des mesures, d'autant qu'une frontière a, par définition, pour caractéristique d'être gérée à deux. Nous ne pourrions être prêts pour ce rendez-vous que si nos homologues britanniques le sont également.

Vous savez aussi, madame la secrétaire d'État, que le degré de préparation de nos entreprises reste aussi en discussion. Nombre d'entre elles ont d'ailleurs perdu légitimement – c'était une réussite de l'Union européenne – les savoir-faire liés à la gestion des frontières douanières.

Deuxièmement, le modèle parlementaire britannique souffre, alors que son ancienneté et sa solidité ont fait notre admiration, ainsi que celle des pères de notre Constitution.

Les commentaires sévères sur nos collègues britanniques abondent. Je ne les partage pas. D'une part, leurs difficultés montrent *a contrario* la force, la pertinence de ce qui a été bâti au cours des décennies par et avec l'Union européenne. D'autre part, partout en Europe, et pas simplement au Royaume-Uni, il est devenu difficile de passer des accords, de faire des concessions, de trouver des compromis. Cette idée selon laquelle le peuple souverain aurait une réponse simple à des questions complexes et que seule la déconnexion de la démocratie représentative ne lui permettrait pas de prendre les bonnes décisions est, vous le savez, ravageuse, des États-Unis à l'ensemble de l'Europe.

Nos propres difficultés, mes chers collègues, à mettre fin à la crise des « gilets jaunes », à mener nos arbitrages, à trouver des accords qui puissent être acceptés par toutes les parties de notre « archipel social » – si vous me permettez cette formule – démontrent qu'un modèle européen historique de prise de décision est attaqué.

Exprimé autrement : les difficultés des Britanniques sont le reflet de nos propres difficultés, et réciproquement.

Troisièmement, le Brexit vampirise la réflexion, l'énergie et l'action de l'Union européenne. Nous avons à préparer un nouveau mandat européen, une nouvelle Commission, nous avons relancé une dynamique européenne, une Europe de la souveraineté partagée. Aussi, madame la secrétaire d'État, à l'approche du sommet prévu le 10 avril et au regard de celui qui vient de se dérouler et dont vous nous avez rendu compte, je veux insister sur le point suivant : il y a tant de sujets passionnants à traiter, à améliorer, à construire que celui du Brexit doit-être certes traité, mais sans qu'il nous hypnotise.

Je dois dire que j'ai apprécié votre souci d'élargir le regard et que vous ayez indiqué que le travail continuait pendant le Brexit avec l'avenir du marché unique, avec les questions d'orientation stratégique sur le climat ou les progrès dans la lutte contre la désinformation. Vous avez mis également en perspective le prochain sommet, majeur, de Sibiu.

De la même manière, je remercie mes collègues pour le souffle qu'ils ont donné à ces questions : M. le président Cambon, qui a traité des questions de défense, M. le rapporteur général, qui a évoqué les perspectives financières, et M. Reichardt, qui a notamment traité de la Chine et des questions numériques. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains, du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe La République En Marche et du groupe socialiste et républicain.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Colette Mélot.

**Mme Colette Mélot.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État – à mon tour, je vous adresse mes félicitations et mes meilleurs vœux de réussite –, messieurs les présidents de commission, mes chers collègues, tel un feuillet qui n'en finirait pas, les rebondissements se sont succédé depuis le Conseil européen des 21 et 22 mars dernier sur des sujets pourtant essentiels pour l'Union européenne.

Premier point tout d'abord, et surtout : le Brexit.

Les Européens n'ont pas cédé aux pressions britanniques et ont décidé de remettre la balle dans le camp de Theresa May alors qu'elle demandait un report au 30 juin. C'est une bonne chose.

Les Vingt-Sept ont proposé la date du 12 avril en cas de *no deal*, bien plus cohérente juridiquement, et du 22 mai en cas d'adoption de l'accord. Un choix qui protège aussi bien les intérêts européens que les intérêts britanniques.

Les parlementaires britanniques en ont, pourtant, décidé tout autrement en reprenant la main avec une série de votes indicatifs sur la forme que doit prendre le Brexit, votes qui n'ont rien donné et qui conduisent de plus en plus à ce qui ressemble à une voie sans issue, allant jusqu'à la démission désespérée de Theresa May ! Mais qui pour la remplacer ? Nous ne le savons pas.

Permettez-moi de commencer à douter du comportement de ces élus qui n'agissent pas à la hauteur de leurs responsabilités, en mettant en danger leur pays, leurs concitoyens, leurs entreprises, mais aussi leurs partenaires historiques et économiques.

Repousser la date du Brexit, sans véritable raison et sans explication donnée aux citoyens européens, n'enverra pas un bon signal et risque, au contraire, de renforcer les sentiments d'éloignement et d'incompréhension tant décriés par certains.

À quelques semaines d'une échéance électorale primordiale pour l'Europe, cela ne peut être accepté.

Les 27 États membres sont et doivent rester plus que jamais fermes et unis face à cette situation édifiante.

L'Europe doit garder la main sur ce calendrier pour qu'il ne vienne pas perturber la bonne tenue de la campagne des élections européennes, mais également l'installation du futur Parlement européen, qui aura beaucoup à faire pour l'avenir de nos territoires.

C'est maintenant aux dirigeants britanniques de s'expliquer devant leurs citoyens et électeurs. La décision du Conseil européen est donc une façon de mettre le Royaume-Uni devant ses responsabilités et doit, même si nous pouvons le regretter, s'appliquer le 12 avril en cas de *no deal*.

Deuxième point : les décisions concernant les relations de l'Union européenne avec la Chine, qu'il convient de saluer.

J'avais alerté Nathalie Loiseau à ce sujet lors de notre débat préalable au Conseil européen et il semble que les États membres aient pris la mesure de l'urgence de faire front uni face à cette puissance économique mondiale.

Sans céder aux sirènes du protectionnisme, le Conseil européen a décidé de multiplier les mécanismes pour répondre à la concurrence étrangère jugée déloyale.

C'est un sujet stratégique fondamental pour les États membres européens, qui doivent plus que jamais parler d'une seule voix.

C'est chose faite puisque le premier acte concret de cette nouvelle politique pourrait être l'adoption d'un nouvel instrument destiné à assurer la réciprocité entre l'Union européenne et la Chine dans l'attribution des marchés publics. Il s'agit là d'un enjeu considérable puisque ces derniers pèsent 2 400 milliards d'euros, soit plus de 16 % du produit intérieur brut européen.

Cela s'est aussi traduit, très rapidement, dans les faits, lors de la visite du Président chinois Xi Jinping la semaine dernière en France, accueilli par un front uni composé de la France, de l'Allemagne et de la Commission européenne.

C'est cette politique coordonnée et unie entre les États membres qui doit prévaloir face à des intérêts politiques de court terme. L'Europe devra rester vigilante et passer les mêmes messages lors du sommet Union européenne-Chine le 9 avril prochain.

Troisième point : la lutte contre la désinformation.

Je note l'appel du Conseil pour renforcer les efforts coordonnés visant à s'attaquer aux aspects intérieurs et extérieurs de la désinformation et à protéger les élections européennes et nationales dans l'ensemble de l'Union européenne. Le renforcement de sa résilience face aux menaces extérieures est essentiel. Les élections européennes en seront le prochain test, et j'espère qu'il sera positif.

Quatrième point, enfin : même si beaucoup reste à faire, je salue les conclusions du Conseil visant à mettre en place une véritable politique industrielle européenne. Je serai attentive au document que présentera la Commission européenne d'ici à la fin de l'année concernant sa vision à long terme pour l'avenir industriel de l'Union européenne et les mesures concrètes assorties, destinées à la mettre en œuvre.

Des pistes pour une politique industrielle modernisée ont d'ailleurs déjà été présentées par un groupe de réflexion interne à la Commission, en misant notamment sur le soutien aux projets de technologies avancées et la protection des entreprises européennes. Il faudra s'en inspirer.

Il semblerait aussi opportun de réfléchir à la pertinence d'une révision de la politique européenne de concurrence pour que des situations comme celle que nous avons connue avec Alstom et Siemens ne se reproduisent plus. Un nouvel équilibre doit être trouvé entre ouverture et protection du marché européen.

Ces décisions du Conseil européen des 21 et 22 mars dernier sont donc stratégiques pour l'avenir de l'Union européenne, pour maintenir sa cohérence et pour la protéger au mieux des potentielles menaces extérieures. Gageons que les engagements pris seront suivis d'effets concrets. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. – MM. Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes, Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances, et Bernard Lalande applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à M. Claude Haut.

**M. Claude Haut.** Madame la secrétaire d'État, au nom du groupe La République En Marche, je vous adresse tous mes vœux de réussite, en espérant que la relance du projet européen sera portée haut et fort.

Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, monsieur le président de la commission des affaires européennes, mes chers collègues, je me réjouis de la tenue de ce débat européen en séance publique, qui tombe à point nommé. Il nous donne l'occasion de nous exprimer non seulement sur les conclusions du dernier Conseil européen, mais aussi sur les récents rebondissements intervenus dans le « feuilleton » du Brexit.

J'axerai mon propos sur trois dossiers en particulier, qui mettent à rude épreuve l'intégrité et la force du projet européen : le Brexit, bien sûr, les relations entre la Chine et l'Union européenne, ainsi que les enjeux de cybersécurité.

Le Brexit a largement occupé les esprits et les discussions de ce sommet européen.

Des conclusions spécifiques ont effectivement été adoptées, afin d'entériner un accord clair sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cet accord est venu proroger la date de sortie effective, tout en préservant une unité infaillible entre les États membres. Il a réaffirmé notre position constante selon laquelle l'accord de retrait ordonné n'est pas renégociable.

Depuis, l'incertitude est montée d'un cran, puisque, par 344 voix, la Chambre des communes a persisté, signé et refusé ; seuls 44 députés supplémentaires ont été convaincus par Mme May – il en manque encore un certain nombre, cela a été dit, et je ne suis pas sûr que nous arrivions au résultat final espéré.

Plus marquant encore, le Parlement britannique n'est pas non plus parvenu à se mettre d'accord sur les huit options alternatives de retrait qui avaient été proposées par des parlementaires.

Par la force des choses, le débat de ce jour est devenu un débat préalable au Conseil européen extraordinaire du 10 avril prochain, qui a été convoqué par le Président du Conseil européen, Donald Tusk, en vue d'anticiper la nouvelle date fatidique du 12 avril.

Le scénario du pire, qui implique la concrétisation d'un *no deal*, semble plus que jamais possible. Dans une communication faite le 25 mars, la Commission européenne a indiqué avoir finalisé ses préparatifs d'un Brexit sans accord. Fort heureusement, même si tout n'est pas achevé, le gouvernement français s'est aussi préparé suffisamment tôt à cette hypothèse. Une dernière ordonnance prise sur le fondement de la loi relative aux mesures de préparation au Brexit a été présentée en Conseil des ministres le 27 mars dernier. S'en est ensuivie la publication de trois décrets et d'un arrêté, qui permettent d'avancer.

Madame la secrétaire d'État, pourriez-vous nous dire si l'ensemble des mesures législatives et réglementaires ont été prises ? Comment jugez-vous désormais le niveau de préparation de nos entreprises françaises à un *no deal* ?

Notre pays estime que « l'idée d'une extension longue, impliquant une participation du Royaume-Uni aux élections européennes, ne pourra être examinée que si le plan alternatif est crédible, soutenu par une majorité au Parlement britannique ».

Madame la secrétaire d'État, qu'est-ce qui pourrait aujourd'hui être caractérisé de plan alternatif crédible ? Comment croire qu'un tel plan est encore possible, alors que cette dernière semaine nous a prouvé le contraire ? Ne serait-ce pas un risque de discrédit pour l'Union européenne que d'accepter un report long aux conséquences déstabilisatrices incertaines pour le fonctionnement de l'Union comme pour les élections européennes de mai ?

Le Parlement britannique a dit « non » à un *no deal*, « non » à une union douanière avec l'Union européenne, « non » à un maintien dans le marché unique, « non » à un

second référendum sur l'accord de retrait. Tout se passe désormais comme si le bateau naviguait sans capitaine à son bord.

Madame la secrétaire d'État, quelle position adoptera la France lors de ce sommet extraordinaire du 10 avril ?

En dehors du Brexit, ce Conseil européen était aussi destiné à débattre d'une position commune face à la Chine, afin de préparer le sommet bilatéral Chine-Europe du 9 avril, sur fond de visite d'État du Président chinois à Rome, à Monaco et à Paris.

Le défi est colossal, puisque jusqu'à présent l'Europe a surtout brillé par un manque de ténacité et un manque d'unité face à la Chine. Il ne s'agit pas de nier l'importance de la coopération sino-européenne ni de défaire ces relations. En effet, comme l'a rappelé le Président de la République lors de la conférence de presse conjointe avec le Président Xi Jinping et la Chancelière Angela Merkel, le 26 mars dernier, « le dialogue entre la Chine et l'Europe est devenu incontournable pour la définition des équilibres mondiaux, pour la préservation du multilatéralisme ».

Aujourd'hui, il importe surtout que nous nous donnions les moyens d'une coopération équilibrée et exigeante, d'une coopération respectueuse des intérêts européens et adaptée aux réalités du monde.

Nous devons nous donner les moyens d'une véritable cohésion entre États européens, car ce qui s'est passé dernièrement avec l'Italie ne peut que susciter des doutes néfastes et de l'inquiétude. À ce propos, notre groupe se félicite de la démarche inédite qu'a engagée le Président de la République en invitant Jean-Claude Juncker et Angela Merkel à une réunion commune avec le Président chinois. Un tel front uni est une manière de dire : « Nous sommes un État, certes, mais un État européen. »

Aujourd'hui, une prise de conscience s'opère, et c'est plus que louable.

Il y a, d'un côté, la Commission européenne, qui, avec son récent memorandum, donne une impulsion à une posture plus ferme et plus réaliste, en exigeant un rééquilibrage dans les relations économiques avec l'Europe, plus de réciprocité dans l'accès aux marchés publics chinois, plus de transparence et moins de distorsions concernant les subventions d'État.

Il y a, de l'autre côté, un Parlement européen inquiet des « menaces pour la sécurité liées à la présence technologique croissante de la Chine dans l'Union » et qui exhorte les États européens à se coordonner.

Cette inquiétude à l'égard de l'entreprise Huawei et de sa place dans le déploiement de la 5G en Europe n'est pas dénuée de fondement. Ce sujet appelle à beaucoup de prudence.

Sur ce point, madame la secrétaire d'État, pourriez-vous nous dire comment la France accueille la communication de la Commission européenne portant sur une approche concertée en matière de sécurité des réseaux 5G ?

**M. Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes.** Très bien !

**M. Claude Haut.** Enfin, la Commission appelle chaque État membre à réaliser une évaluation nationale des risques liés aux infrastructures des réseaux 5G d'ici à la fin du mois de juin.

Comment le Gouvernement compte-t-il procéder pour opérer cette évaluation ?

À nous, parlements nationaux, de nous saisir également de tous ces enjeux géostratégiques et de cybersécurité ; aux États, la responsabilité de contribuer à bâtir une cohésion européenne. N'ayons pas peur d'affirmer nos convictions, de bâtir une Union européenne solide et suffisamment protectrice. N'ayons pas peur d'affirmer nos valeurs européennes de démocratie, de liberté et de paix, tout comme nos intérêts européens ! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe socialiste et républicain.*)

**M. Jean Bizet, président de la commission des affaires européennes.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

**M. Pierre Ouzoulias.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, quelle que soit l'issue des négociations en cours à Londres ou à Bruxelles, quelles que soient les conditions de la sécession du Royaume-Uni, avec ou sans traité, avec ou sans accord commercial, au sein ou à l'extérieur de l'Union douanière, le moment que nous vivons est historique et nous devons nous interroger, en toute honnêteté, sur les conséquences de cette scission pour une Europe qui se questionnait, jusqu'à présent, sur les conditions de ses élargissements successifs.

Il serait trop simple et trop commode d'expliquer ce repliement par l'isolationnisme atavique d'une nation insulaire ou, comme je l'ai entendu dans cette enceinte, par l'irrationalité d'un peuple et de sa classe politique offrant à une Europe sage et raisonnable le spectacle du « suicide d'une nation ».

Je suis consterné aussi par les déclarations de celles et de ceux qui souhaitent que cette sortie de l'Union pénalise le peuple qui s'est détourné du droit chemin, et je déplore que le marasme attendu dissuade, à l'avenir, toutes nouvelles tentations de séparatisme. Ce n'est pas le moindre des paradoxes de la situation que d'opposer aux Britanniques la fameuse formule d'une de ses dirigeantes : « Il n'y a pas d'alternative. » M. Jean-Claude Juncker en propose une autre formulation quand il déclare : « Il ne peut y avoir de choix démocratiques contre les traités européens. »

Dans l'esprit et la parole de ces contempteurs se déploie l'idée pernicieuse selon laquelle, finalement, le problème de la démocratie serait le peuple et que tout deviendrait plus simple et plus efficient si la politique était l'affaire des seuls spécialistes. Aux passions barbares et irrationnelles des multitudes incapables d'apprécier la justesse des moyens destinés à leur prospérité, il faudrait substituer le gouvernement des experts, détenteurs de la seule vérité et agissant pour le seul bien de l'humanité selon des règles économiques inspirées du seul bon sens.

En comparaison, la rationalité d'un peuple est peut-être sommaire. Elle n'en repose pas moins sur la perception quotidienne de ses moyens d'existence, sur l'appréciation de ses conditions de vie et sur l'espoir d'offrir à ses enfants un monde meilleur. Tels étaient d'ailleurs les desseins constitutifs du traité de Rome de 1957.

Je vous en rappelle deux motifs, issus de son préambule : les États membres déclarent avoir pour but essentiel « l'amélioration constante des conditions de vie et d'emploi de leurs peuples », et ils souhaitent « renforcer l'unité de leurs écono-

mies et en assurer le développement harmonieux, en réduisant l'écart entre les différentes régions et le retard des moins favorisées ».

Les États de 1957 formaient un ensemble relativement homogène par les niveaux de vie de leurs populations et les objectifs sociaux qu'ils s'étaient imposés au sortir de la guerre. L'élargissement de l'Europe à la Grèce, à l'Espagne, au Portugal et à l'Irlande a été accompagné par des aides structurelles destinées à renforcer la cohésion économique et sociale de ce nouvel espace. Cette ambition a été abandonnée lors de l'adhésion des pays de l'est de l'Europe, alors même que leur situation économique et sociale aurait exigé un accroissement considérable de ces politiques de développement.

Au contraire, dans ce nouvel ensemble très hétérogène, les disparités économiques et sociales ont entretenu des processus de mise en concurrence des individus, des entreprises et des territoires qui ont, *in fine*, considérablement accru ces inégalités.

Tout s'est passé comme si les mécanismes économiques déstabilisateurs inhérents au processus de la mondialisation avaient été introduits au sein de l'Union européenne. Soumises à ces pressions intérieures et extérieures, des régions entières de l'Europe ont subi un déclassement social et économique sans précédent ; ce sont leurs populations qui, au Royaume-Uni, ont voté massivement pour la sortie de l'Union.

Ainsi, la rationalité du peuple britannique s'est exprimée pour condamner une dégradation de ses conditions d'existence, qu'elle attribue à l'Europe, parce qu'elle a bien perçu que sa logique économique obéissait aux mêmes dogmes que celle que leur avaient imposée les gouvernements de Margaret Thatcher. Le Président de la République a bien résumé cette profonde désaffection en déclarant, le 6 novembre 2018 : « Il faut entendre les peurs face à une Europe ultralibérale qui ne permet plus aux classes moyennes de bien vivre. »

Ce que nous disent aujourd'hui ces peuples qui se dressent contre l'Europe et dont nous devons absolument entendre les appels de détresse, c'est que les promesses du traité de Rome n'ont pas été tenues et que les engagements pris alors devant les nations ont été progressivement abandonnés. En réclamant le retour des frontières, ils souhaitent confusément que l'Europe, refondée sur son projet initial, organise notre espace commun sur d'autres règles que celles que tentent de nous imposer les États qui nous livrent une guerre commerciale totale.

Nous ne pourrions poursuivre la construction de l'Europe contre les peuples. Les habitants de Stoke-on-Trent, près de Stafford, ont voté à plus de 60 % pour la sortie de l'Europe. Leurs raisons sont multiples, mais tous partagent le même désespoir devant la fermeture des dernières industries et le déclin inexorable de leur territoire. Il est grand temps d'entendre leur souffrance si nous voulons continuer à espérer dans l'Europe ! (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Simon Sutour.

**M. Simon Sutour.** Madame la secrétaire d'État, je me joins au concert de félicitations au sujet de votre nomination, en souhaitant que nous puissions travailler ensemble pour le bien de l'Europe.

Monsieur le président, mes chers collègues, le dernier Conseil européen s'est situé, beaucoup l'ont dit, dans le contexte du Brexit et des différents votes de la Chambre des communes. Ces votes, qui ont toujours recueilli la majorité, ont un point commun : refuser l'accord avec l'Union européenne et rejeter, dans le même temps, toute autre solution.

Le Conseil européen exceptionnel du 10 avril prochain sera déterminant pour la suite, mais quelle tristesse ! Rappelons que les conséquences d'un Brexit dur ou d'un Brexit mou ne seront bonnes pour personne, pas plus pour l'Union européenne que pour le Royaume-Uni.

Le Conseil des 21 et 22 mars a aussi été l'occasion d'aborder largement la croissance, l'emploi et la compétitivité. Approfondir l'Union économique et monétaire, mettre en œuvre une politique industrielle volontariste, développer l'économie numérique ou encore se doter enfin d'une politique commerciale ambitieuse et protectrice : tels sont, avec les relations extérieures et le changement climatique, les principaux points qui ont été évoqués.

Au-delà de ce qui peut apparaître comme un catalogue de bonnes intentions, on doit se féliciter du retour à une politique active et volontariste. L'Europe doit effectivement tracer des perspectives de développement, tout en assurant un haut niveau de protection.

La Chine et les États-Unis sont, certes, des partenaires économiques de première importance, mais nous devons protéger nos entreprises de la concurrence déloyale de ces pays et leur permettre de se développer dans une économie désormais mondialisée.

De ce point de vue, le Conseil européen des 20 et 21 juin prochain jouera un rôle majeur. Je me permets d'en parler aujourd'hui un peu en avance puisque, compte tenu des nouvelles règles, nous ne pourrions plus aborder ces questions avant cette échéance, tout comme je signale à mon tour le Conseil exceptionnel du 9 mai à Sibiu. On sortira alors des bonnes intentions pour entrer dans le concret, notamment avec des discussions concernant les perspectives budgétaires pour la période 2021-2027.

Un nouveau Parlement européen aura été élu, et il sera temps d'avancer enfin sur l'avenir de l'Union pour les prochaines années : budget, politique agricole commune – PAC –, fonds de cohésion, Schengen, zone euro. S'agissant de la PAC, madame la secrétaire d'État, le Gouvernement assure qu'il fait tout pour maintenir son niveau au profit de notre pays. L'ancienne ministre, désormais candidate, a indiqué que la baisse pourrait être de 15 %, tandis que le ministre de l'agriculture parle, lui, d'au moins 5 %, mais il est dans son rôle. Peut-être pourriez-vous nous donner votre point de vue sur ce dossier majeur ?

Il est un autre dossier majeur sur lequel je voudrais insister tout particulièrement, mes chers collègues. On en parle peu, mais il devrait nous inquiéter : il s'agit de l'avenir de la politique de cohésion.

Cette politique est un marqueur fondamental pour l'Europe, car elle permet de réduire les écarts de richesse entre les pays de l'Union européenne, ainsi qu'entre les différents territoires au sein de ces pays. Or le flou le plus total règne sur le budget qui sera alloué dans le cadre financier pluriannuel ; et vous le savez, quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup et qu'un mauvais coup se prépare !

Mme Loiseau, désormais candidate aux élections européennes, vient de déclarer qu'elle ne voulait plus que l'argent de l'Europe serve, à l'avenir, à construire des autoroutes en Slovaquie. C'est un peu désobligeant pour ce pays, mais c'est surtout inquiétant pour le nôtre. Nous voulons en effet, et je pense que nous serons tous d'accord dans cette assemblée, que l'argent de l'Europe continue de servir à construire des routes et à les aménager en France.

**M. André Gattolin.** Et des trains !

**M. Simon Sutour.** Pour ma part, je trouve absurde d'opposer solidarité avec les territoires et compétitivité. L'une ne va pas sans l'autre, et il suffit de regarder le chemin parcouru par l'Espagne, le Portugal ou la Grèce pour se convaincre que l'aide apportée par l'Europe au développement, entre autres, d'infrastructures de transport n'a pas été, en définitive, une si mauvaise chose. L'Espagne, notre grand voisin, est, je le rappelle, notre deuxième partenaire commercial.

Vous m'excuserez de citer un exemple que je connais bien dans mon département, mais chacun d'entre nous, dans le sien, pourrait évoquer des cas similaires : la première phase du désenclavement du bassin d'Alès, par la construction d'une 2x2 voies grâce à des fonds structurels, a permis à l'industrie de gagner en compétitivité et a attiré de nouvelles activités, notamment dans les services.

Depuis maintenant plus de vingt ans, les conservateurs et libéraux n'ont eu de cesse que de vouloir modifier cette politique de cohésion, qui est une politique de solidarité, pour aller vers une politique de compétitivité. Mes chers collègues, l'idée qui circule actuellement – j'en parle aujourd'hui parce que, s'il est bon que nous parlions de la PAC, il ne faudrait pas que celle-ci nous fasse oublier les fonds structurels – et qu'avait déjà avancée la Commission européenne en mai 2018 serait de créer une enveloppe dédiée aux 19 membres de la monnaie unique au sein du fonds de soutien pour les réformes structurelles qu'elle a proposé en mai 2018. Ce fonds contient d'ailleurs déjà une ligne réservée aux pays hors zone euro.

Trois pistes de financement sont évoquées par la Commission, et c'est là que cela devient intéressant : l'utilisation des 25 milliards d'euros déjà prévus pour ce fonds de soutien aux réformes structurelles ; le « refléchage » d'une partie des fonds européens prévus pour les 27 membres de l'Union européenne ; ou encore un prêt garanti par le budget européen.

Ce projet a été discuté le 28 février et le 1<sup>er</sup> mars derniers par des représentants des ministères des finances des 19 pays, en même temps que la proposition franco-allemande sur le sujet. Dans ce document, les deux capitales conviennent de placer, comme le voulait Berlin, le budget de la zone euro au sein du cadre financier pluriannuel. Paris a obtenu, de son côté, que la gouvernance de cet instrument soit régie par un accord intergouvernemental.

Le compromis contente les deux parties sur la nature des projets à cofinancer : ils seront liés aux recommandations de réformes – point cher à l'Allemagne, vous le savez – et d'investissements – point important pour la France –, identifiées lors du semestre européen.

Donc, si la proposition de la Commission européenne est approuvée, cela valide le principe d'une porosité des fonds vers les réformes structurelles qui seraient financées dans le cadre d'un budget de la zone euro.

Je tiens à vous alerter tout particulièrement sur ce point, car, si on conjugue la conditionnalité des aides version allemande et Commission européenne à la création d'une enveloppe dédiée pour les pays de la zone euro, les fonds européens tels que nous les connaissons dans nos régions vont disparaître. Le groupe Alliance progressiste des socialistes et démocrates au Parlement européen propose d'ailleurs le maintien et le développement de cette politique, si utile à nos territoires.

De plus, le refus clair du Parlement européen, il y a quelques semaines, de l'application du principe de macro-conditionnalité doit être entendu et pris en compte. Nous l'avons déjà dit ici, voilà près d'un an, il n'est pas acceptable que la Commission européenne puisse intervenir au niveau des régions lorsqu'un État membre ne respecte pas les règles du pacte de stabilité et de croissance. Si nous validons dans le dur ce lien, cela ira irrémédiablement à l'encontre du développement de nos territoires, à l'échelle européenne.

Madame la secrétaire d'État, la conditionnalité des aides, c'est faire payer aux citoyens européens les éventuelles turpitudes de leurs dirigeants, pour lesquels ils n'ont pas toujours voté.

Pouvez-vous nous indiquer de manière claire et précise, si cela est aujourd'hui possible, quelle est la position du Gouvernement sur l'avenir des fonds structurels européens ? Je tiens à vous alerter : la politique de cohésion est menacée, car ces fonds risquent d'être supprimés ; et l'on n'en parle pas. Le groupe socialiste et républicain se battra pour son maintien et son développement et, j'en suis sûr, sera rejoint par beaucoup d'autres groupes et nombre de nos collègues au sein de notre assemblée. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – MM. Pierre Ouzoulias et Jean-Claude Requier applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Menonville.

**M. Franck Menonville.** Madame la secrétaire d'État, je voudrais à mon tour, au nom du groupe du RDSE, vous féliciter pour votre prise de fonctions et vous souhaiter une pleine et entière réussite.

Monsieur le président, messieurs les présidents de commission, mes chers collègues, alors qu'il n'était pas initialement à l'ordre du jour du Conseil européen, le Brexit a naturellement accaparé la rencontre.

Le terme du 29 mars est échu, et le Royaume-Uni n'est bien évidemment toujours pas sorti de l'Union européenne. Malgré la détermination de Theresa May, les différents accords n'ont pas été adoptés par le Parlement britannique, d'où cet allongement de délai. Dans ses conclusions, le Conseil européen a pris acte de la nouvelle échéance du 12 avril, un report que l'on ne peut qu'approuver sur le principe.

Toutefois, le flou règne toujours, si ce n'est qu'en mettant sa démission dans la balance la Première ministre a quelque peu changé la donne.

En attendant, la France et ses partenaires ne doivent pas relâcher leurs efforts pour parvenir à un accord de retrait, quitte à accepter un long report en respectant les deux conditions fixées par l'Union européenne, à savoir une participation des Britanniques aux prochaines élections européennes et un plan de renégociation clair.

J'ajouterai que les Britanniques, en cas d'impasse persistante, doivent clarifier leurs positions politiques, au travers soit des élections législatives anticipées, soit d'un nouveau référendum : c'est la seule alternative acceptable pour repousser la date du Brexit et ne pas risquer une *no deal* désastreux.

Nous connaissons en effet les enjeux de cette sortie dont nous examinons les contours depuis bientôt trois ans. Même si les États membres se préparent au pire des scénarios, comme notre pays l'a fait avec l'adoption d'une loi d'habilitation, est-on certain d'avoir cerné toutes les difficultés que pourrait engendrer la fin brutale d'une relation qui dure tout de même depuis 1973 ? Plusieurs millions de citoyens européens sont inquiets.

Madame la secrétaire d'État, votre prédécesseur nous a apporté, le 14 mars dernier, quelques précisions sur la question de la circulation des personnes, des marchandises et des capitaux.

Avez-vous aujourd'hui de nouveaux éléments de réponse sur le niveau des moyens de contrôle qui pourraient être rapidement mis en œuvre aux frontières ferroviaires, maritimes et aériennes que nous partageons avec le Royaume-Uni ?

Au-delà de la sécurité technique et juridique du Brexit, la sortie du Royaume-Uni est bien entendu une affaire politique qui laissera des traces.

Alors que des pays des Balkans se pressent aux portes de l'Europe, nous sommes en train de perdre l'une des plus anciennes démocraties parlementaires d'Europe, avec laquelle la France partage le même socle de valeurs, des valeurs qui nous poussent à bien des combats communs, par exemple en matière de sécurité et de défense.

Je pense également aux accords de Lancaster House, pour lesquels plusieurs programmes sont en cours, notamment en matière de coopération dans le domaine des missiles. Si ces accords, de nature bilatérale, ne devraient théoriquement pas souffrir du Brexit, je m'interroge quant à la future place du Royaume-Uni dans la politique de sécurité et de défense.

D'une façon plus globale, sans accord, que va-t-il advenir du cadre des relations futures entre la Grande-Bretagne et l'Union européenne, cadre que nous avons ébauché au travers de la « déclaration politique » approuvée lors du sommet extraordinaire du 25 novembre 2018 ?

Mes chers collègues, je veux être optimiste. J'appartiens à une formation pour laquelle la construction européenne demeure fondamentale malgré bien des aspects certes encore perfectibles. L'Europe s'est construite sur l'idée d'une paix partagée et, en cela, elle garde tout son sens.

Comme l'a rappelé en forme d'adieu l'eurodéputé conservateur Richard Ash, « le Brexit représente un avertissement pour le peuple d'Europe. Nous ne devons jamais prendre pour acquis la paix et la prospérité ».

Aussi, dans cette perspective, l'Union européenne a encore de nombreux défis à relever. Il faut le faire avec plus de célérité et plus d'audace !

Sur la crise financière, sur la crise migratoire, nous avons eu des réussites, mais les attermoissements et la lenteur des décisions ont ouvert la brèche à une contestation permanente de l'Europe par les partis populistes.

Dans un monde plus ouvert, dans lequel de nouvelles puissances s'affirment et de grands ensembles se constituent, l'Union européenne doit conforter son projet. Il y va de nos souverainetés futures.

Je dirai encore quelques mots sur le numérique, qui était à l'agenda du Conseil européen.

Sur la taxation de Google, Apple, Facebook et Amazon, les GAFA, l'Europe doit montrer un visage uni. C'est une question d'équité et de justice fiscale. Je félicite en tous cas le Gouvernement français pour son volontarisme dans ce domaine.

Sur le plan de la sécurité numérique, soyons vigilants sur la régulation de l'économie en ligne. C'est un sujet essentiel dont l'Europe doit se saisir dès maintenant, comme celui de la lutte contre la désinformation.

Enfin, l'enjeu est de taille sur le dossier « Huawei ». Bruxelles souhaite « une démarche coordonnée de sécurisation des futurs réseaux 5G et “une évaluation” des fournisseurs de la future infrastructure ».

Tout cela vous semble-t-il suffisant, madame la secrétaire d'État, alors que les États-Unis nous mettent en garde ?

Mes chers collègues, à quelques semaines des élections européennes, bien que la question du Brexit hante les esprits, de nombreux dossiers méritent notre attention, tels que la PAC, la politique de défense et de sécurité, les enjeux d'innovation et de recherche, la politique industrielle. Notre engagement doit être total pour approfondir le projet européen et rappeler à nos concitoyens qu'il doit rester notre horizon. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. – M. Bernard Lalande applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Louis Masson.

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je l'ai déjà dit à cette tribune : pour ce qui concerne les difficultés que l'on rencontre actuellement avec la Grande-Bretagne, on peut estimer que les torts sont partagés.

Évidemment, le Parlement britannique, c'est un peu la foire d'empoigne...

**M. Loïc Hervé.** Il faut le respecter lui aussi : il est souverain !

**M. Jean Louis Masson.** Je ne suis pas là pour dire que le Parlement britannique a tout à fait raison. Mais il faut quand même le reconnaître : certains dirigeants européens, notamment M. Barnier, ont tout fait pour mettre de l'huile sur le feu.

**Mme Amélie de Montchalin, secrétaire d'État.** Oh !

**M. Jean Louis Masson.** Quand on dit : « On va s'entendre avec un pays » et que, parmi les conditions, on impose la création d'une frontière à l'intérieur de ce pays, on ne peut pas dire que l'on est de bonne foi !

Je n'aime pas le terme *backstop*, qui n'a rien à voir avec la langue française : mais, puisque tout le monde l'utilise, je vais l'employer moi aussi... L'affaire dite « du *backstop* » est un scandale absolu. Tout le monde le sait : jusqu'à présent, la population de l'Irlande du Nord, dans sa majorité, souhaite rester attachée à la Grande-Bretagne. Or on lui répond : « On va créer une frontière douanière entre la Grande-Bretagne et vous. » C'est quand même se moquer du monde ! Et ce n'est là qu'une des sources de difficultés constatées au Parlement



européen. Dans cette affaire-là, les dirigeants européens ont une attitude totalement machiavélique. (*Murmures sur plusieurs travées.*)

**M. Didier Rambaud.** Caricature!

**M. Jean Louis Masson.** Ils voulaient que le Brexit se passe plus ou moins bien, et plutôt mal que bien. Ils voulaient imposer à la Grande-Bretagne des contraintes absolument inacceptables, moyennant quoi on en est où l'on en est.

De son côté, le Parlement britannique s'est, malheureusement, discrédité pour toute une série de raisons; à présent, on a tous l'impression que les torts reviennent aux seuls Anglais. Mais, si l'on remonte un petit peu le fil, si l'on regarde la situation bien en détail, on s'aperçoit que les torts sont pour le moins partagés.

Madame le secrétaire d'État, je tiens à vous poser une question, que j'ai déjà posée à votre prédécesseur sans obtenir de réponse bien sérieuse. Si les Anglais abandonnent le Brexit, quelles seront les conséquences pour la répartition des sièges au Parlement européen? La ministre qui vous a précédée m'a répondu tout et son contraire. En somme, c'est du grand n'importe quoi. (*Protestations.*)

Le traité de Lisbonne...

**M. Jean Bizet,** président de la commission des affaires européennes. On vous a déjà répondu, mon cher collègue!

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur le président, j'aimerais bien que l'on ne m'interrompe pas. Je n'ai pas beaucoup de temps de parole: si, en plus, on m'interrompt...

**M. Loïc Hervé.** Vous l'avez largement cherché!

**M. Jean Louis Masson.** ... je ne peux plus parler. C'est scandaleux! (*Protestations ironiques.*) Cela ne me fait pas rire! Certes, je suis le seul ici à parler au nom des non-inscrits. Nous n'avons que très peu de temps...

**M. le président.** Monsieur Masson, le temps imparti est épuisé.

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur le président, je m'y attendais: pour ceux qui m'ont interrompu, c'était le but de l'opération! (*Mêmes mouvements.*) Ceux qui veulent donner des leçons de démocratie...

**M. le président.** Merci de conclure!

**M. Jean Louis Masson.** ... sont franchement mal placés pour le faire!

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Allizard. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

**M. Pascal Allizard.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, ce débat est l'occasion d'aborder le sommet Union européenne-Chine, sujet qui m'apparaît extrêmement important dans le contexte actuel.

En effet, en quelques années, la Chine est devenue un acteur global, et plus seulement économique, une véritable puissance qui a su se construire patiemment, à bas bruit, au point d'être aujourd'hui omniprésente en Europe comme sur les autres continents. Le bras de fer économique entre les États-Unis et la Chine illustre combien, même pour l'hyperpuissance américaine, il est difficile de résister à l'avancée chinoise ou de trouver un terrain d'entente.

Beaucoup découvrent, tantôt avec intérêt, tantôt avec stupeur, les tentaculaires nouvelles routes de la soie. Connues désormais sous le nom de *Belt and Road Initiative*, elles visent à bâtir des routes commerciales terrestres, ferro-

viaires, maritimes et numériques jusqu'à l'Europe, l'Afrique et plus loin encore. Ces différents projets, qui traversent de nombreux pays, mobilisent des milliards de dollars d'investissements dont la réalisation s'étale sur plusieurs décennies, bien qu'avancé à grands pas.

Les conséquences économiques et géopolitiques de ce programme seront très importantes dans les prochaines années, d'autant que ces « routes » s'accompagnent d'un retour de la puissance militaire chinoise, destinée en partie à les sécuriser, c'est-à-dire à assurer la sécurité des ressortissants chinois et de leurs entreprises mobilisés en faveur de ces nombreux projets.

Portée par les nouvelles routes de la soie et par une multitude d'accords bilatéraux, la Chine tisse un vaste réseau à travers le monde jusqu'en Europe, et même jusqu'à sa périphérie. Mais rien n'est le fait du hasard: qui se souciait du port du Pirée lorsque les Chinois en ont pris progressivement le contrôle?

**M. Simon Sutour.** C'est vrai!

**M. Pascal Allizard.** Une décennie plus tard, la stratégie globale apparaît plus évidente. Le plan continue de se déployer, puisque – les précédents orateurs l'ont rappelé – les routes de la soie viennent de gagner, *via* notamment le port de Trieste, un nouveau partenaire: l'Italie, membre fondateur de l'Union européenne.

En outre, dans les pays d'Europe centrale et orientale, les PECO, la présence chinoise s'est affirmée dans l'économie. De nombreux projets en cours et des forums économiques sont régulièrement organisés entre la Chine et les PECO. De plus, en matière politique, un dialogue de haut niveau a été instauré au format « 16+1 »: finalement, quel échec pour l'Europe de voir les PECO s'en remettre aux États-Unis et à l'OTAN pour leur sécurité, et à la Chine pour leur prospérité économique!

Par ailleurs, la Chine a constitué un véritable réseau d'organisations influentes à Bruxelles. Ces dernières agissent comme autant de leviers venant soutenir son effort diplomatique et sa stratégie de *soft power*.

En tant qu'Européens, il nous faut donc être lucides dans l'analyse des événements et solidaires dans la réponse à y apporter. Je rappelle que l'Union européenne est le premier partenaire commercial de la Chine et que 80 % des échanges commerciaux se font par voie maritime.

Certes, des occasions sont à saisir: l'Union européenne devrait potentiellement profiter de cette augmentation des échanges dans les décennies qui viennent, à condition que cela fonctionne dans les deux sens, ce qui – vous le savez – n'est pas totalement le cas aujourd'hui. Quant aux investissements chinois, ils sont en hausse en Europe, tandis que les investissements européens se sont réduits d'un quart en Chine. Il y a donc des rééquilibrages à faire.

Puisque les routes maritimes, terrestres et ferroviaires vers la Chine existent désormais, quelle stratégie globale entendons-nous mettre en place pour favoriser l'export de produits européens dans ces conteneurs repartant vers l'Asie? Quelles stratégies d'influence avons-nous en Chine? Comment la France se donne-t-elle les moyens d'agir, quand d'autres pays semblent plus avancés?

De plus, si les investissements étrangers sont les bienvenus, les États ne doivent pas totalement se dessaisir de leurs infrastructures stratégiques. Une fois ces dernières cédées, tout

retour en arrière serait difficile. Ainsi, quelles solutions communes envisage-t-on pour éviter ces situations déstabilisatrices ? Sommes-nous véritablement prêts ? Les subventions et le rôle des entreprises d'État chinoises, la pression exercée pour transférer nos technologies suscitent également des interrogations.

Une chose est sûre : sans vision ni solidarité communes, l'émergence de la Chine en Europe, loin d'être une chance, ne sera qu'un coin supplémentaire venant disloquer une Union européenne déjà mal en point. L'Union européenne ne devra pas se laisser instrumentaliser par Washington dans sa guerre commerciale avec Pékin.

Madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, à nous de voir si nous souhaitons être acteur du monde ou seulement spectateur de la compétition sino-américaine du XXI<sup>e</sup> siècle ! *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste. – M. Simon Sutour applaudit également.)*

**M. Édouard Courtial.** Bravo !

**M. Jean Bizet,** président de la commission des affaires européennes. Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Fournier. *(Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et sur des travées du groupe Les Républicains.)*

**Mme Catherine Fournier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous sommes aujourd'hui le 2 avril 2019. Le Royaume-Uni devait sortir de l'Union européenne le 29 mars dernier. Or il en est toujours membre ; mais jusqu'à quand, et sous quelle forme ?

Lors du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019, les chefs d'État européens ont demandé aux dirigeants britanniques de se prononcer avant le 12 avril. Il s'agit bien de leur demander de faire face et de confirmer leur seule et entière responsabilité dans la décision.

Madame la secrétaire d'État, je tiens, en conséquence, à vous alerter sur l'impact économique, social et humain de cette absence de décision. Notre territoire des Hauts-de-France, et plus spécifiquement le Pas-de-Calais, dont je suis l'élue, sera la victime toute désignée d'un Brexit dur. C'est sur cet enjeu que je centrerai mon propos, en complément de l'intervention de mon collègue Philippe Bonnecarrère.

De nombreuses entreprises sont dépendantes de leurs échanges avec le Royaume-Uni. Pour illustrer l'importance de ces relations, nous pourrions évoquer les 31 milliards d'euros d'excédents que dégagent les exportations françaises vers le Royaume-Uni, et qui représentent 7 % du total de nos exportations.

Pour ce qui concerne le secteur halieutique, 30 % de la pêche française se fait dans les eaux territoriales britanniques. Quant aux Britanniques, ils importent 42 % de leurs produits alimentaires depuis l'Union européenne. Mais, à l'heure actuelle, l'impréparation du côté britannique est telle que certains commencent à constituer des stocks pour anticiper les difficultés d'approvisionnement.

Côté français, notre gouvernement a pris par ordonnances des mesures pour anticiper le *no deal* et les entreprises ont été invitées à se préparer à leur échelle. Mais sont-elles réellement prêtes ?

Le rétablissement des frontières douanières engendrerait des formalités administratives supplémentaires, un temps de passage portuaire accru, une désorganisation des chaînes logistiques et un coût supplémentaire, qu'il s'agisse du personnel ou de la formation.

Les PME, les industriels, les transporteurs, la filière automobile ou encore la filière médicamenteuse sont très inquiets. C'est ce que leurs représentants ont exprimé ici lors de notre colloque du 20 mars dernier, que le président Gérard Larcher – je l'en remercie de nouveau – a bien voulu parrainer.

Le maintien régulé des flux commerciaux, financiers et humains entre le Royaume-Uni et le continent européen, la pérennité des voies commerciales existantes sont cruciaux pour limiter les effets du Brexit sur l'activité économique et la mobilité de nos concitoyens.

Depuis le 4 mars dernier, les agents des douanes français se sont mis en grève pour nous alerter quant aux effectifs nécessaires aux missions liées au Brexit et demander une revalorisation de leurs conditions de travail.

Que cela soit bien clair pour tout le monde : les difficultés actuelles de blocages routiers côté français ne préfigurent en rien les possibles complications liées à la sortie du Royaume-Uni. Ce sont les Britanniques importateurs qui seront chargés de contrôler les flux entrants : ainsi, ils devront faire face, sur leur territoire, à de tels engorgements.

Par le dynamisme de son port et du tunnel sous la Manche, liaison la plus rapide entre nos deux pays, le Calais – je suis même tentée de dire la côte d'Opale – est un lieu exceptionnel de passage vers le Royaume-Uni. Toutefois, cette réussite a une contrepartie. Elle engendre des flux importants et calibrés, mais le territoire souffre d'un engorgement rapide, étant donné sa position d'entonnoir. Il est indispensable qu'il soit géré comme une exception, afin que les flux restent continus. Sans accompagnement de l'État, sans décision forte, nous prendrions le risque d'une dégradation de son image comme de son activité économique et d'un grave impact écologique du fait de files de camions en attente prolongée. D'ailleurs – on le sait –, cet affaiblissement se ferait au bénéfice d'un transfert vers les ports du Benelux.

Dans le cadre du Brexit, des mesures de contingence sont prêtes. Mais quand les déclencher ? Comment embaucher quand on ne sait pas quelle sera l'activité demain ? Comment organiser le temps de travail ? Combien investir quand la vision est obstruée ?

Madame la secrétaire d'État, nous le savons, vous venez de prendre vos fonctions – nous vous accueillons d'ailleurs avec plaisir –, ce dans un moment crucial pour l'avenir de l'Union européenne et de notre pays.

**M. le président.** Merci de conclure.

**Mme Catherine Fournier.** Nous espérons que vous aurez à cœur de défendre nos territoires ! *(Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.)*

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou. *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.)*

**M. Christophe Priou.** Madame la secrétaire d'État, avant tout, je vous félicite pour votre nomination et je vous souhaite la bienvenue dans notre hémicycle !

Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens à évoquer à mon tour les intérêts stratégiques de l'Union européenne, qu'il convient de protéger. Je pense en particulier à ses intérêts maritimes, parce que les secteurs du transport maritime, des ports européens, de l'industrie nautique et des énergies marines renouvelables sont des gisements d'emplois considérables, vecteurs de croissance et de compétitivité.

Comme l'indique le Président du Conseil européen, il est urgent de repenser les politiques commerciale et industrielle de l'Union pour faire face aux défis de long terme qui sont devant nous : dès lors, parions sur une stratégie maritime européenne intégrée !

En 2014, dans les sphères européennes, on parlait aussi d'une politique industrielle à l'ère de la mondialisation. La mondialisation des échanges passe aujourd'hui par les océans. Il s'agit donc d'une question éminemment européenne.

Le 22 mars dernier, l'Union européenne a souligné : « Une base économique solide est d'une importance primordiale pour la prospérité et la compétitivité de l'Europe, ainsi que pour son rôle sur la scène mondiale. Cela appelle une approche intégrée tenant compte des défis actuels et émergents à l'échelle mondiale. » Au-delà des concepts, prenons le large : le volet maritime, s'il reste insuffisamment pris en compte, est au cœur des défis économiques de l'Union européenne. La Chine, devenue une puissance maritime de premier plan, l'a bien compris en prenant position dans divers ports mondiaux d'intérêt stratégique.

Une politique industrielle volontariste repose aussi sur la maîtrise des espaces maritimes, avec le concours d'une marine océanique de premier plan.

Comme les précédents orateurs l'ont rappelé, l'Italie est le premier pays du G7 à entrer dans le projet des nouvelles routes de la soie. Un accord a été signé avec le Président chinois le 23 mars dernier. Les programmes d'investissements prévoient la modernisation des ports de Gênes et de Trieste, qui deviendront les points d'entrée en Europe des routes commerciales maritimes.

La France veut une nouvelle stratégie nationale portuaire : c'est utile, mais bien insuffisant si nous ne disposons pas d'une stratégie européenne portuaire commune à tous les États membres.

Le document stratégique relatif aux orientations que la France souhaite donner aux politiques de l'Union européenne dans le domaine de la politique maritime au cours des cinq prochaines années doit être ambitieux. J'espère qu'il sera assorti d'un calendrier précis, avec des objectifs concrets.

Un autre exemple est particulièrement éloquent à l'heure du Brexit. Il a, lui aussi, été longuement évoqué dans cet hémicycle. Une agence britannique et une entreprise chinoise ont ouvert en Chine, le 21 mars dernier, un centre de recherches pour l'éolien en mer. Aujourd'hui, le Royaume-Uni est le numéro 1 mondial de l'éolien offshore. Il entend ainsi renforcer sa position. Certes, cela nous fait réfléchir, mais le temps est à l'action pour développer sur nos côtes les énergies maritimes renouvelables, afin de combler notre retard.

L'armateur français CMA CGM et Ikea vont tester l'emploi de biocarburants sur un trajet au départ de Rotterdam de l'un des porte-conteneurs du groupe marseillais. C'est une initiative intéressante pour remplacer le fioul

lourd. À l'heure où le fioul du navire *Grande America* souille l'océan Atlantique à proximité du littoral, avec une nappe d'hydrocarbures se déplaçant vers l'Espagne, il faut rappeler à l'Union européenne le rôle qu'elle doit jouer en matière de sécurité maritime, notamment depuis la création de l'espace européen de sécurité maritime, contenu dans le paquet « Erika III ».

La création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, en 2002, a été utile. Mais nous devons améliorer les dispositifs et le processus d'indemnisation. Le comité interministériel de la mer de 2018 indique l'importance des échanges de données entre secteurs du maritime et entre États membres de l'Union européenne.

À la fin de 2019, la Commission doit présenter une vision à long terme pour l'avenir industriel de l'Union européenne, assortie de mesures concrètes destinées à la mettre en œuvre. Rappelons-lui que rien d'efficace ne se fera sans ambition maritime associée.

En 1629, Richelieu écrivait dans son avis au roi : « La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer, qui donne entrée à tous les États du monde. » Le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime. L'Europe et la France doivent y prendre toute leur place : la tâche est donc immense ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste. – M. Franck Menonville applaudit également.*)

**M. Jean Bizet**, président de la commission des affaires européennes. Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Édouard Courtial. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Édouard Courtial.** « L'Europe, quel numéro de téléphone ? » Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, chacun a encore en mémoire la phrase de Henry Kissinger, secrétaire d'État des États-Unis. Plus de quarante ans après avoir été prononcée, elle est toujours autant d'actualité, plus encore pour décrire les relations entre l'Union européenne et la Chine.

En effet, sauf retournement improbable de situation ou de politique diplomatique, le sommet entre ces deux puissances prévu le 9 avril prochain, que le Conseil européen a préparé lors de sa dernière réunion, ne permettra sans doute pas de trouver une position commune entre tous les membres de l'Union européenne pour faire front commun. Ainsi, au vu des événements récents, dire que l'Europe avance en ordre dispersé face aux ambitions chinoises est un doux euphémisme.

L'Italie a signé un accord séparé, d'ailleurs mal préparé et ne respectant pas forcément ses intérêts. Mais comment l'en blâmer si nous refusons de promouvoir et de mettre en place des champions industriels européens ?

L'échec de la fusion d'Alstom et de Siemens ou encore notre incapacité à créer une alternative continentale dans le domaine de la 5G ne peuvent que nourrir les désillusions d'une Europe irresponsable et impuissante à servir ses propres desseins. Nos divisions et nos contradictions entraînent des tentations court-termistes, qui, en touchant des secteurs stratégiques, peuvent mettre en danger les souverainetés. Le Portugal, la Hongrie ou encore la Grèce y ont déjà cédé. Sur le long terme, ce chacun pour soi ne peut que nuire à l'Union européenne et remettre en cause son avenir.

La réception du Président chinois à l'Élysée la semaine dernière, en présence de la Chancelière Angela Merkel et du Président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, sur invitation du Président de la République, va indéniablement dans le bon sens. Mais elle ne peut suffire à inverser le phénomène.

Dans un contexte de bipolarisation généralisée des relations internationales entre les États-Unis et la Chine, l'Europe doit, plus que jamais, faire entendre sa voix et incarner une solution crédible. Indéniablement, la Chine est un concurrent. Elle peut rester une chance pour l'Europe, mais à une seule condition : que nous nous exprimions d'une seule voix, avec des objectifs stratégiques communs connus et identifiés, sans naïveté.

Ce sursaut européen est d'autant plus nécessaire que la Chine, quant à elle, se donne les moyens de ses ambitions.

Les nouvelles routes de la soie soulèvent des enjeux majeurs et le financement pour les mettre en œuvre atteint un niveau inégalé. La Chine a pour but de définir un nouvel ordre mondial dont nous devons être conscients.

Avec mes collègues Pascal Allizard, Gisèle Jourda et Jean-Noël Guérini, nous avons détaillé ces enjeux dans un rapport publié l'année dernière.

Les chiffres sont éloquentes et donnent le vertige : à l'échelle mondiale, ces nouvelles routes de la soie concernent directement plus de 70 % de la population, 75 % des ressources énergétiques et 55 % du PIB. Les montants consacrés par la Chine à cette politique atteindraient déjà 800 à 900 milliards de dollars. Ils seraient compris entre 5 000 et 8 000 milliards de dollars dans les cinq prochaines années. Les besoins de financement pour tous les projets rattachés aux nouvelles routes de la soie pourraient dépasser le trillion annuel !

Toutefois, un tel projet ne pourra être un succès, pour toutes les parties, que s'il fonctionne dans les deux sens. Pour ce faire, il est fondamental de créer les conditions d'un équilibre satisfaisant dans les relations entre la Chine, la France et l'Europe. Il convient de poser les bases d'un partenariat commercial fondé sur la réciprocité de l'ouverture des marchés, sur le respect de la concurrence, de la transparence et de la propriété intellectuelle, et d'un partenariat stratégique fondé sur une coopération multilatérale et cartellisée.

Madame la secrétaire d'État, nous avons fait un certain nombre de propositions : je vous invite à vous en saisir. Avant tout, nous soulignons que la France a un rôle central à jouer, qu'elle doit être une force d'impulsion, non seulement dans sa relation bilatérale, mais aussi au sein de l'Union européenne.

Il y a urgence à définir collectivement des objectifs communs pour défendre nos intérêts, car, comme le dit si bien Sun Tzu...

**M. Christian Cambon**, président de la commission des affaires étrangères. Ah !

**M. André Gattolin**. Bien sûr, Sun Tzu ! (*Sourires.*)

**M. Édouard Courtial**. ... – vous le savez tous ! (*Nouveaux sourires.*) –, « celui qui n'a pas d'objectifs ne risque pas de les atteindre » ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. le président**. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Amélie de Montchalin**, secrétaire d'État. Monsieur Courtial, je vous rassure, j'ai bien des objectifs : ce sont ceux qu'a fixés le Président de la République, et ils sont nombreux !

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie toutes et tous de votre accueil, très républicain et chaleureux. Je répondrai successivement à vos différentes interventions.

Monsieur le président Cambon, en matière de défense, il y a au moins un point positif : le fonds européen de défense, qui sera doté de 4 milliards d'euros pour la recherche et de 9 milliards d'euros pour le développement et les acquisitions de matériel entre 2021 et 2027. Il s'agit là d'un grand succès du Président de la République, car c'est une initiative qu'il a défendue.

Monsieur le rapporteur général de la commission des finances, en matière de fiscalité, on ne peut pas dire que rien n'a été fait : des progrès indéniables ont été accomplis face à la fraude fiscale ; en faveur de la coordination, à l'échelle de l'OCDE, au titre des accords dits « BEPS » ; et, plus largement, pour ce qui concerne la liste des juridictions non coopératives. Dans ces domaines, l'Union européenne a fait de vrais progrès.

En outre, au sujet de la TVA, la directive relative aux droits voisins apporte une simplification entre le numérique et le papier. À mon sens, il s'agit également d'un véritable progrès.

Bien sûr, ces mesures ne vont pas encore assez loin. Vous le savez, le Président de la République soutient la proposition présentée en janvier dernier par la Commission européenne. Il s'agit d'instituer une majorité qualifiée afin de pouvoir avancer sur les sujets fiscaux. À ce titre, vous avez l'entier soutien du Gouvernement ! Vous savez que, sur tous ces sujets, il faut être nombreux : chaque jour, nous nous efforçons de construire cette majorité.

Face aux enjeux numériques, 23 des 27 pays européens ont désormais adopté la position française : l'OCDE dispose ainsi d'une véritable perspective d'accord politique. Bruno Le Maire présentera bientôt à l'Assemblée nationale le projet de loi portant création d'une taxe sur les services numériques. Grâce à un amendement présenté par la majorité, on pourra regarder comment sécuriser dès maintenant les acteurs économiques : si un accord est trouvé à l'OCDE, il remplacera bien la taxe temporaire présentée par Bruno Le Maire.

Monsieur Reichardt, dans les relations avec la Chine, nous avons également accompli des avancées indéniables, qu'il s'agisse d'Airbus, du secteur agroalimentaire ou encore du domaine culturel. Une position très forte a été prise en faveur d'un multilatéralisme effectif, que ce soit pour préparer le G20 ou le sommet sur le climat. L'Europe, la France et la Chine ont pu avancer de manière positive.

Monsieur Bonnecarrère, vous m'avez interrogée au sujet de l'impact budgétaire du Brexit. Son montant consolidé est estimé annuellement entre 28 et 37 milliards d'euros jusqu'en 2020. La France devra donc augmenter sa contribution de 1,8 milliard d'euros en 2019 et en 2020. Nous devons avoir ces chiffres en tête : il ne s'agit pas d'apeurer les Français, mais il faut être extrêmement clair.

Vous l'avez rappelé, le Brexit a beaucoup occupé l'agenda européen. Je m'en suis précisément entretenue ce matin avec mon homologue allemand Michael Roth : nous le savons, il faut tenir compte des immenses priorités pour l'Europe. Le Président de la République les a d'ailleurs rappelées dans les

quarante-neuf propositions de sa lettre aux citoyens d'Europe. La cybersécurité, la défense, les frontières, le droit de la concurrence, le droit de l'innovation, le climat, ou encore le bouclier social : nous tous ici, moi la première, aimerions pouvoir faire avancer concrètement chacun de ces projets.

Madame Mélot, vous avez souligné combien il importait de protéger le débat démocratique, au vu des échéances qui arrivent. Le Conseil européen a réuni une série de propositions au sujet du droit des plateformes numériques. En outre, l'Assemblée nationale examinera bientôt la proposition de loi visant à lutter contre la cyber-haine. Ce texte permettra le retrait des contenus offensants, appelant à la violence, propageant des propos racistes ou discriminatoires. Les deux assemblées ont également voté la loi anti-*fake news* : ce texte contient des dispositions extrêmement intéressantes, qui peuvent guider une partie de l'action européenne – vous avez vu la mobilisation collective à laquelle ce sujet a donné lieu.

Monsieur Haut, vous évoquez les débats relatifs à Huawei. La France estime que l'approche concertée de la Commission sur la protection des réseaux est une bonne initiative, positive. Mais, comme toujours en pareil cas, tout est affaire de mise en œuvre.

Une proposition de loi, reprenant une suggestion formulée par le Sénat au cours de l'examen du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, ou projet de loi Pacte, sera prochainement discutée : elle permettra de s'assurer que les matériels déployés sur notre territoire, notamment au titre de la 5G, répondent à un certain nombre de critères de protection de notre sécurité nationale. Il faudra voir comment l'initiative européenne pourra s'articuler avec cette proposition de loi.

Monsieur Ouzoulias, à ma connaissance, il n'a jamais été question de pénaliser les Britanniques au motif qu'ils ont voulu quitter l'Union européenne.

**M. Pierre Ouzoulias.** Si !

**Mme Amélie de Montchalin, secrétaire d'État.** En tout cas, la France n'a jamais cherché à pénaliser ou à récompenser l'un ou l'autre des États membres de l'Union européenne !

De plus, vous regrettez que l'Europe ne soit pas plus démocratique. Or un grand effort a été accompli avec les consultations citoyennes, organisées dans l'intégralité des pays membres. Le plan stratégique 2019-2024 s'appuie sur le résultat de ces consultations : c'est, en soi, un progrès.

On ne peut pas dire pour autant que la participation citoyenne est à son apogée dans l'Union européenne... D'ailleurs, l'un des enjeux de la lettre du Président de la République aux citoyens d'Europe, c'est de nous assurer que l'Union européenne travaille bien sur les sujets concrets de la vie des Européens ; qu'elle apporte des réponses à un certain nombre de questions pour lesquelles les États membres, chacun avec ses prérogatives nationales, ne trouvent pas seuls les solutions.

Ce travail demande, effectivement, davantage de démocratie, et je suis très heureuse de prendre mes fonctions en débattant au Parlement de ces sujets européens : cette discussion traduit une ambition que nous devons poursuivre.

Monsieur Sutour, vous m'avez particulièrement interrogée sur les fonds de cohésion et sur la PAC.

Sur le fondement des propositions initiales de la Commission, les discussions portent sur des baisses de 15 % ou de 4 % ; en effet, certains expriment les variations en volume, tandis que d'autres les formulent en valeur. La France a en la matière une position très claire : nous voulons la stabilité en valeur des montants – 52 milliards d'euros pour la politique des aides directes et une dizaine de milliards d'euros pour le développement rural. Dans un budget en expansion, cette demande nous semble légitime, vous l'imaginez bien. C'est donc la position que je défendrai au nom de notre pays dès le prochain conseil Affaires générales, qui aura lieu mardi prochain.

Pour ce qui est de la politique de cohésion, il y a deux enjeux, et je ne peux pas m'empêcher de faire un peu de politique... Bien évidemment, nous aimerions conserver une politique de cohésion extrêmement ambitieuse – nous voulons financer de nouvelles priorités, stabiliser la PAC, etc. –, mais compte tenu des budgets y afférents, à un moment donné, des arbitrages devront avoir lieu.

Le Président de la République pense qu'il faut absolument conserver cette politique ; ainsi, nous nous réjouissons que la région en transition soit définie plus largement, ce qui peut concerner de nouvelles régions en France – c'est un point intéressant à partager avec la Haute Assemblée.

Quant à la conditionnalité des aides, ne nous méprenons pas ; derrière les conditions proposées figure le respect de l'État de droit. Je pense que l'on aurait du mal, ici, à s'opposer à la conditionnalité liée au respect de l'État de droit et des valeurs démocratiques fondamentales de l'Union européenne, et le Président de la République cherche même à ajouter des conditions d'ordre social.

**M. Simon Sutour.** Ce sont donc les citoyens européens de ces pays qui en seront victimes. Or ils n'ont pas toujours voté pour leurs dirigeants actuels...

**Mme Amélie de Montchalin, secrétaire d'État.** Lors du prochain conseil Affaires générales, mon homologue allemand et moi-même insisterons sur le respect de l'État de droit. C'est un point fondamental. Nous le savons, un certain nombre de pays ne respectent pas, sur des sujets très spécifiques, le cadre européen, celui de nos valeurs, de nos traités. La conditionnalité des aides est faite non pas pour pénaliser les citoyens, mais pour affermir les règles – une règle sans sanction n'a pas de valeur, vous le savez très bien. Il faut donc avoir une vision fondée sur les sanctions, mais nous pourrions en débattre plus longuement, j'en suis certaine.

Monsieur Menonville, vous avez évoqué des sujets sur lesquels le partenariat stratégique entre la France et le Royaume-Uni doit être préservé. Je suis totalement d'accord avec vous ; la sécurité et la défense, notamment, sont des priorités essentielles, et nous avons la chance d'avoir signé des accords bilatéraux, celui du Touquet et bien d'autres. Sur ces sujets, la position que nous défendons au Conseil de sécurité de l'ONU – je pense aux échanges extrêmement importants menés par Jean-Yves Le Drian – est soutenue par le Royaume-Uni. Notre relation bilatérale, sur ces points comme sur le renseignement – on peut faire beaucoup de choses dans un cadre bilatéral –, est de l'intérêt tant du Royaume-Uni que de la France.

Bien que M. Masson ait quitté l'hémicycle, je lui répondrai que j'exprime, au nom du Gouvernement et, je l'espère, au nom de la Haute Assemblée, un profond respect pour le travail que Michel Barnier a conduit pendant des mois et adresse à ce dernier d'immenses remerciements. (*Applaudis-*

*sements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi qu'au banc des commissions. – M. Simon Sutour applaudit également.)*

**M. Jean Bizet**, président de la commission des affaires européennes. Tout à fait !

**Mme Amélie de Montchalin**, secrétaire d'État. Sa tâche était extrêmement difficile à assumer dans une situation que personne n'avait envisagée après des décennies de construction européenne, et je ne pense pas que l'on puisse évoquer son travail dans les termes qui ont été ceux de M. Masson.

Sur le nombre de députés, je suis certaine que Nathalie Loiseau a répondu avec les éléments factuels les plus limpides, mais je le répète ici : l'acte européen, adopté d'ailleurs par la Haute Assemblée, pose un principe très clair : si le Royaume-Uni sort de l'Union européenne, le nombre de sièges sera redistribué par pays de manière proportionnelle – cela signifie donc que la France aura plus de députés européens ; en revanche, si le Royaume-Uni reste dans l'Union européenne, ce sera le *statu quo*. La règle est très simple.

Messieurs Courtial, Priou et Allizard, vous avez fait part de réflexions sur la route de la soie et sur le contrôle des investissements. Ce qui a été proposé – la capacité à filtrer, à échanger des informations entre pays et à autoriser ou non des investissements selon le risque qu'ils présentent pour les activités de plusieurs États membres ou pour un programme d'intérêt européen – est un bon début.

Est-ce suffisant ? Je ne vous affirmerai pas que cela répond à tous les enjeux, mais cette étape – le fait d'inclure dans notre droit, qui est un droit de liberté des investissements, la possibilité d'opposer des restrictions si des intérêts stratégiques, notamment européens, sont en jeu – représente une avancée qu'il faut soutenir. Je lirai votre travail avec beaucoup d'intérêt. Cette vigilance collective sur nos points d'entrée et sur la politique maritime et de rayonnement doit être maintenue.

Pour conclure, j'aimerais apporter, madame Fournier, une note plus personnelle, dans ce débat parfois technique. Je suis extrêmement sensible à la situation que vous décrivez pour la simple et bonne raison que j'ai passé une partie de mon enfance à Calais, à côté du magnifique théâtre italien. C'était avant l'ouverture du tunnel sous la Manche ; j'ai donc bien en tête la réalité de Calais quand tout transitait par bateau et par camion.

Nous le savons, il y a effectivement un risque d'engorgement ; 60 % des flux de marchandises qui entrent dans la zone euro depuis le Royaume-Uni passent par Calais, telle est la réalité. Il s'agit donc d'un point très stratégique, tant pour la France que pour le Royaume-Uni. Des douaniers ont été envoyés en renfort dans la région, et près de trois cent cinquante agents, dans le domaine agricole et douanier, sont préparés au Brexit.

C'est évidemment un sujet que tout le Gouvernement, en particulier Gérald Darmanin, s'engage à suivre de près, de même que Rodolphe Gintz, qui dirige la Direction générale des douanes et droits indirects. Nous devons être crédibles quant à notre engagement à assumer une sortie sans accord. L'intégralité du Gouvernement est mobilisée à ce sujet.

Je veux aussi vous informer des efforts de notre ambassade au Royaume-Uni vis-à-vis des citoyens français présents sur le sol britannique, que ce soit pour les formalités visant à devenir résidents sous le régime du *settled status*, qui

permet de rester sur le territoire du Royaume-Uni, ou pour l'information auprès des entreprises, dans le domaine sanitaire ou douanier.

Nombre d'actions se déroulent donc actuellement pour faciliter les discussions du Conseil européen de la semaine prochaine, qui seront difficiles. Le Président de la République l'a répété, le Royaume-Uni doit formuler des propositions pour partir d'un scénario autre que celui d'une sortie sans accord. Notre engagement est fort pour obtenir, concrètement, le suivi d'un accord diplomatique, que nous espérons, et, à défaut, pour assumer nos décisions.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de cet échange et de votre écoute. J'espère vous retrouver très prochainement, probablement lors de questions d'actualité au Gouvernement, qui émailleront nos relations au cours des mois à venir. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe Union Centriste, ainsi qu'au banc des commissions.*)

### Conclusion du débat

**M. le président.** Pour conclure le débat, la parole est à M. le président de la commission des affaires européennes.

**M. Jean Bizet**, président de la commission des affaires européennes. Madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, merci de vos diverses contributions à ce débat très éclairant, à la suite d'une réunion du Conseil européen qui a commencé à tracer la feuille de route de la future commission européenne, sur deux sujets majeurs, que je me permettrai de développer : la stratégie industrielle de l'Union et la révision des règles européennes de concurrence.

D'une part, le Conseil européen a invité la Commission à présenter, d'ici à la fin de l'année, une vision à long terme pour l'avenir industriel de l'Union européenne. Il l'a également priée d'élaborer, d'ici à mars 2020, un plan d'action à long terme visant à mieux mettre en œuvre et faire respecter les règles du marché unique. Le Conseil européen demande, à cet égard, de mettre l'accent sur l'économie de services, notamment de données, d'approfondir l'union des marchés de capitaux et l'union de l'énergie – deux thèmes indissociables de la puissance de l'Union – et, enfin, d'assurer une fiscalité juste et efficace.

Ces demandes du Conseil européen se situent dans une perspective plus globale, qui tend à conforter l'Europe comme une vraie puissance économique : cette stratégie d'ensemble intègre non seulement une politique industrielle volontariste et le marché unique, mais aussi l'approfondissement de l'Union économique et monétaire, qui fait encore, depuis une vingtaine d'années, profondément défaut, une politique numérique tournée vers l'avenir, et une politique commerciale ambitieuse garantissant concurrence loyale et réciprocité. Cette stratégie prometteuse me semble pouvoir constituer un socle valable pour la refondation de l'Union, à mener après les élections européennes.

D'autre part, dans ses conclusions, le Conseil européen affirme la nécessité « d'assurer une concurrence loyale », non seulement « au sein du marché unique » mais aussi « au niveau mondial », et « aussi bien pour protéger les consommateurs que pour favoriser la croissance économique et la compétitivité, conformément aux intérêts stratégiques à long terme de l'Union. » Ces conclusions ont même été complétées pour préciser que l'Union européenne continuera d'adapter son cadre réglementaire « aux nouvelles évolutions technologiques et sur le marché mondial ».

Le Conseil européen a également appelé la Commission à déterminer, avant la fin de l'année, les moyens de combler les lacunes du droit de l'Union européenne, afin de remédier, enfin, aux distorsions de concurrence induites par les entreprises étrangères lourdement subventionnées par leur État. Il a aussi évoqué la nécessité de revoir l'encadrement des aides d'État dans un sens propice à l'innovation.

Les règles européennes de concurrence méritent effectivement un réexamen – le Sénat travaille depuis plusieurs années sur cette question en particulier. Ces règles, héritées de l'origine de la construction européenne, à l'heure où il s'agissait d'éviter les monopoles et ententes sur le charbon et l'acier, paraissent aujourd'hui totalement décalées. Le refus opposé par la Commission à la fusion Alstom-Siemens a ranimé le débat. La commissaire à la concurrence a appliqué, je le sais, les règles applicables en la matière, mais ce sont justement ces règles, précisément élaborées à l'échelon du Conseil, qui ne sont plus d'actualité.

Dans leur manifeste conjoint pour l'industrie, du 19 février dernier, les ministres français et allemand de l'économie envisagent l'introduction d'un pouvoir d'évocation du Conseil. L'usage d'un tel pouvoir concerne bien plus l'Allemagne que la France. Cela rendrait possible, dans certains cas, une révision des décisions de la Commission en matière de concurrence.

Le Sénat doit contribuer à cette réflexion essentielle ; c'est pourquoi la commission des affaires européennes vient de confier au groupe de suivi sur la stratégie industrielle de l'Union européenne, qu'elle a créé avec la commission des affaires économiques, le soin d'explorer la manière d'adapter les règles de concurrence, au service de l'ambition industrielle européenne.

Cette ambition ne pourra pas se concrétiser si nous ne nous engageons pas davantage dans la numérisation de l'économie, qu'un certain nombre de collègues ont évoquée avec le dossier relatif à Huawei et à la 5G. La première approche de l'Union européenne est satisfaisante, mais je ne vois pas les clés de sécurité, que nous appelons de nos vœux, permettant de fermer les « portes dérobées » qui nous mettraient dans une situation délicate en matière de souveraineté numérique. (*Mme la secrétaire d'État opine.*) Le Sénat travaillera également sur ce point.

Ce sont donc des perspectives de moyen terme particulièrement importantes que le Conseil européen des 21 et 22 mars a tracées. À court terme, il devra reprendre rapidement la discussion sur trois sujets : le changement climatique – question difficile –, la lutte contre la désinformation – c'est fondamental –, et le fameux dossier du Brexit. De fait, notre débat d'aujourd'hui se trouve faire aussi office de débat préalable au prochain Conseil européen.

En effet, compte tenu de l'évolution des votes indicatifs au cours des derniers jours, il était important que se tienne un Conseil européen extraordinaire, lequel aura lieu le 10 avril. Je rentre de Bruxelles, où j'ai passé la matinée avec le commissaire Johannes Hahn et Michel Barnier, et j'avoue que je suis assez satisfait du fonctionnement, dans une situation particulièrement difficile aujourd'hui, de l'Union européenne.

Souhaitons que ce Conseil européen permette, madame la secrétaire d'État, de trouver une issue qui clarifie l'avenir, qui consolide le fonctionnement de l'Union européenne, et qui lui permette enfin de s'atteler à sa nécessaire refondation.

Au moment où nous allons conclure ce débat postérieur au Conseil européen, mais également annonciateur du Conseil européen extraordinaire du 10 avril prochain, je veux, moi aussi, vous souhaiter le meilleur pour vos nouvelles fonctions. J'espère que nous pourrons parler très rapidement du « jour d'après » – après le Brexit –, titre d'un colloque que Catherine Fournier avait engagé.

Enfin, quel que soit le cadre – accord ou non – qui régira, demain, nos rapports avec le Royaume-Uni, ce pays sera toujours à quelques *miles* de distance des côtes normandes, et il faudra que, au travers d'accords bilatéraux, nous puissions trouver des moyens de convoler, ensemble mais différemment.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur le président de la commission.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Mais c'est très intéressant !

**M. Jean Bizet,** *président de la commission des affaires européennes.* Je conclus, monsieur le président.

Puisque vous revenez de Berlin, madame la secrétaire d'État, permettez-moi de vous féliciter d'avoir fait ce déplacement et de souhaiter que l'on puisse reticoter les mailles du filet entre la France et l'Allemagne. Cela repose sur un mot et un seul : la confiance, confiance de l'Allemagne vis-à-vis de la France dans ses politiques de réforme et dans sa rigueur budgétaire, confiance également de la France à l'égard de l'Allemagne, qui puisse un peu faire preuve de mouvement et d'innovation. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains, et sur les travées du groupe Union Centriste, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.*)

**M. le président.** Nous en avons terminé avec le débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures quinze, est reprise à dix-huit heures vingt.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

5

## COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

### Discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (projet n° 358, texte de la commission n° 413, rapport n° 412).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la ministre.

**Mme Jacqueline Gourault,** *ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.* Monsieur le président, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteure, mesdames, messieurs les sénateurs, je

suis naturellement très heureuse de vous présenter le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

En effet, ce texte revêt une importance particulière par rapport à l'action que ce gouvernement souhaite mener dans ses relations avec les territoires. Dans l'esprit du projet de révision constitutionnelle relative au droit à la différenciation, il s'agit de trouver des réponses institutionnelles adaptées aux besoins spécifiques des territoires. Il y a lieu non pas de provoquer un *big-bang* des compétences, mais d'ajuster ce qui peut l'être.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Ah...

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** En outre, sur la forme, ce projet de loi répond à une attente des départements alsaciens ; il est le résultat d'un processus de co-élaboration mené avec l'ensemble des parties prenantes et engagé l'été dernier. Nous venons en l'espèce accompagner une initiative locale.

Voilà la méthode que je souhaite prôner : écouter, pour comprendre les aspirations des uns et des autres, et essayer de les concilier, en faisant du cousu main en fonction de l'expression d'une volonté territoriale.

Depuis l'échec du référendum de 2013, qui visait à créer une collectivité territoriale unique regroupant le conseil régional d'Alsace ainsi que les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, et depuis la création de la région Grand Est, l'Alsace n'a eu de cesse de revendiquer une évolution institutionnelle permettant de donner corps au « désir d'Alsace », tel qu'exprimé très majoritairement par la population.

**Mme Catherine Troendlé.** Absolument !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Une mission a été confiée au préfet de région Jean-Luc Marx en janvier 2018 pour mener une concertation sur la question institutionnelle alsacienne, sous deux réserves : que la région Grand Est conserve son intégrité et que les grands équilibres actuels régissant les répartitions de compétences entre collectivités soient respectés.

Le préfet a proposé d'opérer un rapprochement des deux départements au sein d'un nouveau département, lequel se verrait confier, dans le cadre du droit à la différenciation prévu dans la révision constitutionnelle, des compétences complémentaires essentielles au vu de son caractère transfrontalier très marqué.

J'ai ensuite été missionnée par le Premier ministre pour faire aboutir la création de cette nouvelle collectivité. Je me suis rendue à de nombreuses reprises sur le terrain, et j'ai travaillé en lien étroit avec mes collègues du Gouvernement, Elisabeth Borne et Jean-Michel Blanquer, que je remercie vivement. Une déclaration commune engageant le Gouvernement, les deux conseils départementaux, ainsi que la région Grand Est a été conclue et signée le 29 octobre par le Premier ministre et les exécutifs des collectivités. Elle prévoit une réponse appropriée pour l'Alsace et trouve une part de sa traduction dans le projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui.

La constitution de la Collectivité européenne d'Alsace se matérialisera par plusieurs étapes.

Première étape, le regroupement des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin en un seul département. Après que les deux conseils départementaux ont délibéré favorablement, le 4 février dernier – à l'unanimité dans le Haut-Rhin

et avec six voix contre dans le Bas-Rhin –, pour demander ce regroupement, le décret du 27 février 2019 a procédé à ce dernier pour constituer la Collectivité européenne d'Alsace.

Deuxième étape, l'ajout – c'est l'objet du projet de loi que je vous présente aujourd'hui – de compétences particulières en matière de coopération transfrontalière, de bilinguisme, de tourisme et de transports.

Troisième étape, le développement des politiques culturelles, économiques ou sportives dont les orientations étaient fixées dans la déclaration commune. Ces politiques font l'objet d'un travail approfondi avec les services déconcentrés de l'État et les autres échelons de collectivités concernées, et elles se traduiront, pour la plupart, dans des actes réglementaires.

Le projet de loi s'attache à donner à l'Alsace des compétences suffisamment justifiées par ses spécificités pour que le cadre constitutionnel actuel permette de les attribuer de façon pérenne et circonscrite à ce territoire.

Il comporte des articles relatifs aux compétences – il s'agit des articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3 –, aux modalités relatives au personnel – articles 4 et 5 –, aux modalités de compensation des transferts – article 6 –, aux dispositions transitoires nécessaires au bon fonctionnement de la Collectivité européenne d'Alsace – articles 7 et 8 –, aux ordonnances qui seront nécessaires pour garantir le bon fonctionnement de cette collectivité, et aux ordonnances spécifiquement relatives au transfert des routes et permettant d'instaurer des « contributions spécifiques versées par les usagers concernés » aux termes de l'article 10.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Collectivité européenne d'Alsace exercera le socle classique des compétences départementales auquel s'ajouteront quatre types de compétences.

Il s'agira, en premier lieu, de compétences en matière transfrontalière. Le projet de loi institue ainsi le principe d'un chef de filât de la collectivité, sur son territoire exclusivement, en matière de coopération transfrontalière. La collectivité pourra de ce fait organiser l'action collective, sans restreindre la capacité d'action des autres collectivités intéressées. Elle sera également chargée d'établir un schéma alsacien de coopération transfrontalière, non prescriptif, en association avec l'ensemble des collectivités et des acteurs concernés. Elle aura, enfin, la capacité, en parfaite cohérence avec la stratégie régionale, de décliner un volet opérationnel sur les projets structurants en matière, par exemple, de santé, de mobilités, de formation professionnelle. Elle pourra ainsi se voir déléguer, par l'État, la région ou des établissements publics de coopération intercommunale, des compétences pour la mise en œuvre des projets mentionnés dans le schéma alsacien de coopération transfrontalière. Ce système de délégation *ad hoc* est valable pour toutes les collectivités concernées.

Il s'agira, en deuxième lieu, de compétences en matière de bilinguisme, pour renforcer ce vecteur culturel et ce facteur de mobilité professionnelle que constitue la langue allemande ; les Alsaciens ont beaucoup insisté sur la mobilité professionnelle.

**Mme Catherine Troendlé.** Bien sûr !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Les échanges que j'ai conduits, en lien avec mon collègue Jean-Michel Blanquer, ont permis d'identifier deux volets particuliers pour développer l'enseignement de l'allemand : tout d'abord, l'amélioration de l'attractivité pour les enseignants d'alle-



mand titulaires recrutés par le ministère de l'éducation nationale, et, ensuite, la possibilité de recruter des intervenants en cohérence avec le cadre de recrutement de l'éducation nationale, afin de permettre l'enseignement de la langue au-delà des heures réglementaires, en complémentarité avec les programmes nationaux.

La collectivité contribuera à la mobilisation d'un vivier pour que l'éducation nationale puisse accélérer les recrutements. L'éducation nationale lèvera les freins qui ont été identifiés; l'État et la collectivité seront donc fermement engagés à obtenir, ensemble, des progrès à la hauteur des besoins.

Il s'agira, en troisième lieu – c'est l'objet de l'article 2 –, de compétences en matière touristique: sur son territoire, la Collectivité européenne d'Alsace animera et coordonnera l'action des collectivités et des autres acteurs concernés, en cohérence avec le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs.

Il s'agira, enfin, de compétences en matière d'infrastructures routières: le projet de loi entérine le transfert, la gestion et l'exploitation des routes nationales et des autoroutes non concédées situées en Alsace, sur lesquelles, si elle le souhaite, la Collectivité européenne d'Alsace pourra lever des ressources spécifiques contribuant à maîtriser le trafic routier de marchandises – c'est l'objet de l'article 11. Il s'agit ainsi de régler définitivement un problème qui préoccupe les Alsaciens à juste titre et depuis longtemps.

**Mme Catherine Troendlé.** Tout à fait!

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Par ailleurs, la Collectivité européenne d'Alsace pourra transférer à l'eurométropole de Strasbourg, sur sa demande, des portions de voies situées sur son territoire. Là encore, ce sont des sujets pour lesquels le Gouvernement a cherché à faire du sur-mesure pour l'Alsace, comme il souhaite pouvoir le pratiquer dans les territoires qui voudraient mener des projets dans une logique de différenciation.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce projet de loi représente le point d'équilibre concret et pragmatique d'un processus d'élaboration avec les principaux intéressés. Je souhaite donc engager le débat qui va s'ouvrir en gardant une fidélité constante au processus politique qui a permis d'aboutir à la déclaration commune signée, le 29 octobre dernier, entre toutes les parties prenantes. Nous avons évité les écueils et nous sommes arrivés à un projet cohérent, qui permet de répondre au désir d'Alsace. Continuons sur cette voie! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur.

**Mme Agnès Canayer, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission, madame la ministre, mes chers collègues, l'histoire mouvementée de l'Alsace, ses particularités géographiques, son identité française et européenne, son bilinguisme ont largement fortifié l'*affectio societatis* qui justifie aujourd'hui la reconnaissance du « désir d'Alsace ».

Cette spécificité alsacienne, régulièrement revendiquée, a été exacerbée par le redécoupage, en 2015, des grandes régions qui a totalement dissous l'Alsace dans la région Grand Est, et cela contre l'avis du Sénat.

**Mme Catherine Troendlé et M. André Reichardt.** Tout à fait!

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Mais c'est en 2018 que l'avenir institutionnel de l'Alsace s'accélère.

Le 22 janvier, le Premier ministre, Édouard Philippe, lançait la réflexion sur le devenir institutionnel de l'Alsace au sein de la région Grand Est.

Le 15 juin, le préfet Marx rendait sa copie en faveur de la fusion des deux départements, entité à laquelle pourraient être confiées des compétences nouvelles.

Le 29 octobre, une déclaration commune était signée à Matignon, fruit d'une intense négociation entre le Gouvernement, les présidents des départements alsaciens – Frédéric Bierry pour le Bas-Rhin et Brigitte Klinkert pour le Haut-Rhin – et le président de la région Grand Est, Jean Rottner.

Cet accord, ciselé à la virgule près, prévoit la création, au 1<sup>er</sup> janvier 2021, de la Collectivité européenne d'Alsace, consacrant ainsi le regroupement des deux départements. Cette nouvelle collectivité doit bénéficier outre des compétences départementales, de prérogatives « particulières et supplémentaires », mais, à vrai dire, assez cosmétiques. (*M. André Reichardt marque son approbation.*)

Le 4 février dernier, les deux départements délibéraient pour demander leur fusion – à une très large majorité dans le Bas-Rhin et à l'unanimité dans le Haut-Rhin.

Créée par le décret du 27 février 2019, cette nouvelle Collectivité européenne d'Alsace est donc bien un département.

**M. André Reichardt.** Tout juste!

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Certes, un département « plus », mais pas plus que cela.

**M. André Reichardt.** Très bien!

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Son nom baptismal, « Collectivité européenne d'Alsace », pouvait porter à confusion. C'est tout du moins ce qu'a considéré la commission des lois du Sénat, lui préférant l'appellation plus rigoureuse « département d'Alsace ».

**Mme Catherine Troendlé.** À tort!

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** J'ai bien conscience que le nom « Collectivité européenne d'Alsace » est le fruit d'un subtil compromis, entériné par le décret qui prend acte de la fusion des deux départements et que le sujet de la dénomination est de l'ordre du symbole.

**M. Jean-Marc Todeschini.** C'est de la poudre de perlimpinpin!

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Cependant, il ne doit pas cacher le cœur de nos débats, à savoir les nouvelles compétences de l'Alsace définies par le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui.

Comme tout compromis, ce texte suscite de vives insatisfactions, tant de la part d'une partie des Alsaciens, qui souhaitent aller beaucoup plus loin, demandant même la sortie de la région Grand Est, voire la création d'une collectivité à statut particulier, que de celle des autres élus de la région Grand Est ou même du reste du territoire français qui réclament les mêmes avantages.

De plus, il ne résout en rien les difficultés provoquées par les deux réformes successives du redécoupage des régions et de la redéfinition des compétences régionales et départementales par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, ou loi NOTRe.

Cependant, même insatisfaisant, ce projet de loi est attendu par de nombreux élus alsaciens, car il donne du contenu à cette entité « Alsace » qu'ils appellent de leurs vœux les plus chers et dont ils ont très majoritairement décidé la création.

Et si ce texte concerne principalement l'Alsace, il ne peut être déconnecté de la nécessaire évolution des lois de décentralisation, dont l'acte III est promis après la fin du grand débat national, ni de l'introduction dans la Constitution du futur droit à la différenciation, applicable à tous les départements français.

La nouvelle Alsace doit être considérée comme une expérimentation dans la perspective des futures réformes des lois de décentralisation, applicables à tous les départements. La mission de contrôle et de suivi de la mise en œuvre des dernières lois de réforme territoriale, conduite par le sénateur Mathieu Darnaud, y travaille.

En conséquence, mes chers collègues, je vous propose d'accepter le compromis négocié par les élus alsaciens et le Gouvernement et largement amélioré par le Sénat, afin non seulement de renforcer les compétences de la nouvelle Alsace et de lui donner les véritables moyens juridiques, humains et surtout financiers pour les exercer, mais aussi d'expérimenter de nouvelles dispositions en Alsace qui auraient vocation à nourrir le débat général sur l'organisation territoriale de notre pays et à s'étendre aux départements qui le souhaitent et de sécuriser, dans la loi, les dispositions électorales initialement prévues par ordonnance.

Concernant les compétences de l'Alsace, le texte initial prévoyait le transfert *a minima* de prérogatives dans quatre domaines – coopération transfrontalière, bilinguisme, tourisme, routes nationales et autoroutes non concédées. Ces compétences ont une importance toute particulière en Alsace en raison des spécificités locales.

La situation frontalière de l'Alsace et les liens privilégiés avec l'Allemagne justifient le développement d'une coopération transfrontalière affermie, notamment en matière de mobilité, d'échanges linguistiques, de coopération sanitaire et culturelle.

Sans remettre en cause les compétences de la région, la commission des lois a souhaité donner à la collectivité les véritables moyens pour les exercer.

Chef de file, l'Alsace élaborera un schéma de coopération transfrontalière respectueux du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

Elle pourra bénéficier de délégations des autres collectivités pour la réalisation des projets transfrontaliers, notamment en matière de déplacements.

Afin de garantir son effectivité, le Sénat a autorisé les EPCI à déléguer tout ou partie de leur compétence à la nouvelle collectivité. Ces délégations seront essentielles pour mener à bien les projets de coopération transfrontalière en matière de transport et de mobilité des deux côtés de la frontière.

Le développement des langues régionales et de l'apprentissage de l'allemand est primordial pour le développement économique et l'attractivité de l'Alsace frontalière. Ainsi, la

collectivité alsacienne pourra organiser dans les établissements scolaires, sur le temps périscolaire, des activités complémentaires d'enseignement des langues et cultures régionales. De plus, elle pourra recruter un vivier d'enseignants germanophones et les mettre à disposition de l'éducation nationale pour favoriser l'ouverture de classes bilingues.

Bien qu'inscrites dans la loi, ces dispositions restent programmatiques. Afin de les amplifier, la commission des lois a adopté les amendements de nos collègues alsaciens Reichardt, Kennel, Kern et Danesi visant à confier à l'Alsace le chef de filât en matière de promotion des langues régionales et à étendre sa compétence à la formation des enseignants et à l'ouverture des classes bilingues ou d'immersion.

Elle a, par ailleurs, introduit un article supplémentaire autorisant l'Alsace, comme toutes les collectivités, à créer des chaînes de télévision locales pour promouvoir les langues régionales.

Avec plus de 20 millions de visiteurs chaque année, le tourisme constitue en Alsace un secteur économique majeur, pourvoyeur de nombreux emplois. L'enjeu de l'attractivité est donc au cœur des politiques locales et régionales.

Conformément à la déclaration commune de Matignon, le Sénat a densifié la compétence du département d'Alsace en matière de promotion de l'attractivité de son territoire et prévu la création d'un conseil de développement tel que souhaité par le sénateur Kennel.

Le transfert des 300 kilomètres de routes nationales et autoroutes non concédées à l'Alsace ne constitue pas véritablement une nouvelle compétence, puisque les départements gèrent déjà la majorité des voiries. L'innovation réside dans le transfert – pour la première fois – d'autoroutes à un département, ce qui se justifie par la nécessité de réguler le trafic provenant d'Allemagne, où la *LKW-Maut*, la taxe sur les camions, favorise le déport de plus de 1 000 camions par jour sur les routes alsaciennes parallèles.

Cependant, les conditions du transfert, telles que prévues par le texte initial, doivent être clarifiées, afin de donner à la nouvelle collectivité les véritables moyens pour endiguer la circulation des camions.

Des moyens juridiques, tout d'abord, afin d'accorder l'ensemble des pouvoirs de police de la circulation au président du conseil départemental, en créant une nouvelle catégorie d'autoroutes départementales, soumises aux règles applicables à la voirie départementale, et dont le déclassement pourra être décidé par le conseil départemental et sera nécessaire avant tout transfert à l'eurométropole de Strasbourg.

La sécurisation du transfert des personnels affectés à la gestion et à l'entretien des voiries concernées est nécessaire pour éviter de se retrouver dans la situation de 2004, encore mal digérée par nombre de départements.

Enfin, il convient de renforcer les garanties financières, afin de s'assurer que, conformément à l'article 72-2 de la Constitution, le transfert de charges est réellement compensé par des ressources équivalentes.

L'article 6 du projet de loi prévoit que les ressources attribuées sont équivalentes aux dépenses consacrées, à la date du transfert, diminuées du montant d'éventuelles réductions brutes de charges ou augmentation des ressources liées au transfert.

En outre, il affirme que la compensation des charges transférées est égale à la moyenne calculée, pour l'investissement, sur les cinq années précédentes et, pour le fonctionnement, sur les trois années. Le Sénat a ajouté que cette moyenne ne pourra être inférieure aux montants de 2018, toujours dans le souci de sécuriser le transfert des moyens financiers.

**M. André Reichardt.** Très bien !

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Enfin, deux sujets concomitants au transfert des routes et essentiels pour les Alsaciens soulèvent quelques inquiétudes.

Il s'agit d'abord de la création d'une écotaxe, prévue dans l'habilitation, qui reste extrêmement vague et qui pose de nombreuses questions quant à sa nature, à son assiette... Au regard des enjeux locaux, la commission des lois n'a pas souhaité supprimer cette potentielle création d'une écotaxe alsacienne, mais elle sera très vigilante sur sa mise en œuvre, ainsi que sur la continuité des engagements de l'État sur l'A355.

Le présent texte doit aussi être l'occasion d'autoriser l'Alsace à expérimenter de nouvelles compétences pour favoriser l'attractivité économique de son territoire. Reprenant les dispositions adoptées dans le cadre de la proposition de loi de Philippe Bas, Bruno Retailleau et Mathieu Darnaud sur l'équilibre territorial et la vitalité démocratique, la commission des lois a souhaité permettre à la collectivité d'octroyer des aides aux entreprises sur délégation de la région.

Enfin, elle a réintroduit dans le texte plusieurs dispositions électorales, afin de sécuriser ces procédures.

Chers collègues, Alsaciens, élus du Grand Est ou du reste de la France, en adoptant ce projet de loi attendu par de nombreux Alsaciens, le Sénat remplira parfaitement son rôle de chambre des territoires.

Entendant le « désir d'Alsace », la Haute Assemblée a souhaité amplifier les compétences reconnues au nouveau département fusionné, afin de lui donner les véritables moyens de les exercer.

Mais le Sénat a aussi entendu la volonté légitime des autres départements de voir leurs spécificités territoriales reconnues au nom de la différenciation. C'est dans cet esprit que nous vous proposons d'adopter ce projet de loi, largement modifié. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.)*

**M. le président.** Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

#### Exception d'irrecevabilité

**M. le président.** Je suis saisi, par M. Grosdidier, d'une motion n° 1.

Cette motion est ainsi rédigée :

En l'application de l'article 44, alinéa 2, du règlement, le Sénat déclare irrecevable le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (n° 413, 2018-2019).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour dix minutes, un orateur d'opinion contraire, pour dix minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas deux minutes et demie, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à M. François Grosdidier, pour la motion.

**M. François Grosdidier.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mes chers collègues, ce projet de loi est une mauvaise réponse, inconstitutionnelle, à de bonnes questions.

La question, c'est d'abord celle du « désir d'Alsace ». Cela étant, ce sentiment est partagé par tant de Français, dont les identités territoriales ou régionales ont été malmenées, bafouées, niées, rayées de la carte, balayées du revers de la main par la création de grandes régions sur un coin de table, en une journée, à l'Élysée, sous la présidence de François Hollande.

**M. André Reichardt.** Tout à fait !

**M. François Grosdidier.** La question, c'est aussi celle du besoin de plus de décentralisation, de subsidiarité, de circuits courts dans les décisions publiques.

Ce n'est pas une bonne réponse que le Gouvernement apporte aux Français ni même aux Alsaciens, qui vont, je le crains, vite se sentir bernés.

Le régime institutionnel français, dans les faits, est non pas une démocratie parlementaire, mais une forme de césarisme technocratique. Ce phénomène ne date pas d'aujourd'hui, même si les *one man shows* présidentiels du grand débat ou le dernier remaniement ministériel confirment la tendance – tendance qui n'est pas la vôtre, madame la ministre, vous qui appartenez à une tradition centriste, parlementaire et décentralisatrice.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Le marais !

**M. François Grosdidier.** Le mouvement des « gilets jaunes » a révélé de façon éclatante cette crise de la démocratie représentative. Non que les représentants soient mauvais, mais ils ne sont pas écoutés.

La crise de la démocratie représentative, c'est d'abord une démocratie parlementaire entravée quand l'Assemblée nationale est une chambre d'enregistrement et que le rôle du Sénat est contesté par l'exécutif.

C'est aussi une démocratie locale corsetée sur un plan réglementaire et étouffée sur un plan financier.

C'est enfin une démocratie sociale bloquée qui n'a jamais bien fonctionné dans notre pays.

Montent des territoires un besoin de reconnaissance d'identité, de considération et une soif de libertés et de décentralisation. Tous les territoires sont concernés, mais il est vrai que les Alsaciens, qui ont une identité culturelle plus forte, le disent plus haut que les autres.

On le sait en Moselle depuis 1918, depuis notre retour à la France après une annexion qui avait, sur les plans administratif et universitaire, beaucoup plus pénalisé la Moselle que l'Alsace. Mais Paris a toujours davantage entendu les protestations bruyantes des Alsaciens que les pâles suppliques des Mosellans. *(Exclamations.)*

**M. Bruno Sido.** Ce n'est pas normal ! *(Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.)*

**M. François Grosdidier.** Il n'y a de ma part aucune critique des Alsaciens, je leur dis même mon admiration. Ces revendications étaient légitimes et ils avaient le mérite de les porter plus fort.

Aujourd'hui, ces justes revendications relayées par les Alsaciens sont partagées par tous les Français. Le Gouvernement ne peut satisfaire seulement ceux qui parlent plus fort en frustrant les autres. Cette inégalité de droit serait d'ailleurs anticonstitutionnelle. Satisfaire cette revendication dans un texte de portée générale exigerait, en l'état, au moins un renvoi à la commission.

De quoi s'agit-il ? S'il s'agit de permettre la fusion du Bas-Rhin et du Haut-Rhin en un seul département d'Alsace, la loi le permet déjà. Il n'est nul besoin de ce projet de loi.

Le Gouvernement appelle « collectivité européenne » ce qui n'est qu'un département, comme l'a rappelé le Conseil d'État. Il fait croire que subsistent deux départements, ce qui est faux si l'on considère la collectivité. Ce n'est vrai que si l'on parle des circonscriptions administratives de l'État, mais cela ne durera qu'un temps...

À une époque où l'État cherche à fermer le maximum de sous-préfectures et à regrouper les administrations techniques, Colmar ne restera pas préfecture éternellement !

**Mme Catherine Troendlé.** C'est ce que nous verrons !

**M. François Grosdidier.** D'ailleurs, nos collègues alsaciens du groupe Les Républicains ne s'y trompent pas quand ils demandent que l'Alsace soit érigée non pas en département, mais, à défaut de redevenir région, en collectivité à statut particulier, ce qui est constitutionnellement impossible.

Certes, il existe en France métropolitaine, comme Paris et Lyon, des collectivités à statut particulier, mais reposant sur un critère démographique. De même pour la Corse, mais sur un critère physique – c'est une île !

**M. André Reichardt.** Et alors ?

**M. François Grosdidier.** La différenciation ne peut se fonder sur un critère subjectif comme la culture. Les Bretons, les Basques et bien d'autres pourraient alors demander la même chose.

**Mme Catherine Troendlé.** Exactement !

**M. François Grosdidier.** La Constitution ne permet pas une différenciation assise sur le critère culturel.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas plus de libertés pour les Alsaciens. Cela signifie qu'il en faut plus pour tout le monde. La bonne réponse, juste à la fois juridiquement et politiquement, est donc d'en donner plus à tout le monde.

Ce statut particulier n'est pas possible. La commission des lois prévoit d'octroyer des prérogatives au département d'Alsace qu'elle n'accorde pas aux autres départements, même s'il s'agit de compétences optionnelles. Une telle rupture d'égalité des droits entre départements ne serait pas davantage conforme à la Constitution.

Il ne s'agit pas que d'une question conceptuelle. Cette inégalité peut emporter de graves conséquences sur la Moselle, qui est, à bien des égards, dans la même situation que l'Alsace : culturellement, par le bilinguisme et cette histoire singulière ; juridiquement, par le droit local ; géographiquement, par leur position frontalière et ces territoires étant l'un et l'autre traversés par un corridor européen nord-sud.

En Moselle, 100 000 salariés franchissent la frontière tous les jours pour aller travailler au Luxembourg, en Sarre ou en Rhénanie-Palatinat.

L'adoption de ce texte transférerait à l'Alsace la compétence des routes nationales et des autoroutes non concédées. Certains s'inquiètent de la non-compensation financière. En fait, ce transfert sera compensé, comme celui de la compé-

tence de gestion des milieux aquatiques et de la prévention des inondations – ou Gemapi – aux EPCI, par une taxe nouvelle.

L'Alsace pourrait donc mettre en place une écotaxe poids lourds que le Gouvernement n'a pas souhaité permettre dans le projet de loi Mobilités que nous avons adopté cet après-midi même !

Or il nous faut l'écotaxe, que nos voisins allemands et suisses ont déjà instaurée, déviant ainsi tout le transit international nord-sud de l'Europe sur l'A35 et sur l'A31, deux autoroutes qui sont aussi les boulevards urbains des métropoles alsaciennes et lorraines.

En autorisant l'écotaxe en Alsace, et pas en Lorraine, le Gouvernement va provoquer le déport du trafic de l'A35 sur l'A31, réglant le problème sur l'A35, à la satisfaction des Alsaciens, mais l'aggravant d'autant sur l'A31, déjà à saturation, au détriment des Lorrains.

**M. Jean-Marc Todeschini.** Eh oui !

**M. François Grosdidier.** La circulation sur l'A31 vers le Luxembourg est déjà plus difficile que sur l'A4, à l'entrée de Paris !

Et même sans le déport de l'A35, on sait déjà que ce sera pire à l'avenir, en raison des investissements sur les plateformes multimodales de Bettembourg au Luxembourg. La route de la soie arrive au port de Rotterdam. Elle se prolonge par le fer à Bettembourg. De là, les camions descendent par l'A31. C'est juste impossible !

Le respect du principe républicain d'égalité n'est pas qu'une question conceptuelle ; c'est bien une question concrète. La violation de ce respect va entraîner des désordres considérables sur le terrain. Je viens de vous en donner un exemple.

Tous les territoires de la République française veulent plus de liberté, mais sans rupture d'égalité. Je le dis fraternellement à mes collègues alsaciens.

Il faut donner cette liberté dans l'égalité des droits. Je suis d'ailleurs convaincu, madame la ministre, que vous n'attendez que de pouvoir défendre cette égalité. Cela suppose un texte de portée générale, respectueux des principes de la République. Ce n'est pas le cas de ce projet de loi, générateur d'inégalités et, à ce titre, anticonstitutionnel. (*MM. Daniel Gremillet, Jean-Marie Mizzon et Pierre-Yves Collombat applaudissent.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Jacky Deromedi, contre la motion.

**Mme Jacky Deromedi.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mes chers collègues, la présente motion vise à opposer l'exception irrecevabilité au projet de loi relatif aux compétences de la nouvelle collectivité territoriale réunissant les deux départements alsaciens.

Selon le raisonnement suivi par François Grosdidier, le texte prévoit d'accorder au nouveau département alsacien des compétences spécifiques de manière injustifiée et inopérante, d'une façon contraire à la Constitution.

Toutefois, il semblerait que cette interprétation excessivement restrictive de la Constitution ne nous conduise qu'à dessaisir notre chambre d'un texte intéressant de très près les collectivités territoriales.

Comme notre collègue le rappelle dans l'objet de sa motion, l'Alsace ne serait certainement pas le premier territoire à se voir doter de compétences dérogoires du droit

commun. Sans même avoir à porter nos regards vers l'outremer, la Corse, Paris et Lyon sont autant d'exemples métropolitains...

La Constitution laisse en effet au législateur une certaine latitude dans l'ajustement des missions et compétences des collectivités. Son article 34 le charge de déterminer les principes fondamentaux de « la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources ».

Et si l'article 72 prévoit que la loi peut créer des collectivités à statut particulier et toute autre collectivité territoriale, il n'exclut pas pour autant l'ajustement de certaines compétences des collectivités de droit commun, dont les départements.

En effet, le Conseil constitutionnel a reconnu, dans une décision de 1991, que le principe constitutionnel d'égalité ne s'oppose pas au règlement différent de situations différentes, pour des raisons d'intérêt général.

**Mme Catherine Troendlé.** Absolument !

**Mme Jacky Deromedi.** Certes, le choix du Gouvernement dans la présentation de son projet pour l'Alsace n'est pas le plus intuitif et le Conseil d'État a relevé, dans son avis, certaines problématiques dont nous aurons sans aucun doute l'occasion de discuter. Il n'a toutefois pas souligné de risque d'inconstitutionnalité.

Le processus législatif ne fait que commencer et ces points auront donc, si le législateur le juge utile, l'occasion d'être revus et corrigés. S'interdire de le faire dès le départ serait excessif.

De même, si je comprends que l'on puisse regretter que la situation de l'Alsace ne soit pas discutée à l'aune d'une réforme plus globale des collectivités, l'absence d'une telle réforme n'interdit pas, sur le plan constitutionnel, une loi d'une portée plus limitée. Là encore, rejeter le simple examen du texte n'est pas la réponse la plus mesurée.

Enfin, concernant les justifications concrètes des compétences différenciées du nouveau département, le transfert de compétences relatives au transport ne constitue pas une entorse à l'unité et à l'indivisibilité de la République.

Compte tenu de la situation particulière du corridor rhénan, principal axe de transport fluvial de notre continent, l'exercice de ces compétences sur le plan local mérite au moins d'être débattu.

Je n'entends pas me prononcer ici pour ou contre cet aspect particulier des compétences de la collectivité alsacienne, mais je veux souligner qu'en discuter devant le Parlement est légitime et conforme à la Constitution. S'il faut en débattre, débattons-en !

Il s'ensuit qu'en adoptant aujourd'hui cette motion, nous courrons le risque d'écarter le Sénat de l'élaboration d'un texte important pour l'avenir de l'Alsace et des collectivités territoriales de l'Hexagone en général.

En effet, le décret instituant la collectivité d'Alsace ayant déjà été adopté, nous ne pouvons ignorer cette situation par principe.

**M. Jean-Marc Todeschini.** Et pourquoi cela ?

**M. Pierre-Yves Collombat.** Autrement dit, nous ne servons à rien !

**Mme Jacky Deromedi.** Et cela, peu importe la position que nous avons sur le fond de la question.

Il est préférable de prendre aujourd'hui le temps d'y travailler, de discuter de la forme de cette collectivité alsacienne et de faire entendre la voix du Sénat, au service de l'Alsace et de toutes nos collectivités.

Pour ces raisons, je vous invite, mes chers collègues, à rejeter cette motion. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Comme vient de le souligner Mme Deromedi, le Sénat remplit sa mission de chambre des territoires en adoptant un texte mesuré sur les compétences du nouveau département d'Alsace, lequel est certes un département « plus », mais, encore une fois, pas plus que cela.

La Constitution n'interdit pas au législateur de confier des compétences différentes à des collectivités territoriales appartenant à la même catégorie juridique, pourvu que ces différences soient justifiées par une différence de situation ou par un motif d'intérêt général – c'est le cas en l'espèce, le Conseil d'État ayant reconnu les particularités de l'Alsace – et qu'elles restent limitées – c'est aussi le cas.

Pour ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur cette motion.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Monsieur le sénateur François Grosdidier, vous vous interrogez sur la constitutionnalité de l'octroi de compétences supplémentaires à la Collectivité européenne d'Alsace. Il s'agit d'un point de droit évidemment très important que le Gouvernement a pris pleinement en compte.

Il a ainsi saisi le Conseil d'État de la question, à Constitution constante, de la différenciation de la répartition des compétences entre collectivités d'une même catégorie.

Dans son avis du 7 décembre 2017, le Conseil d'État a considéré que certaines différences dans la répartition des compétences étaient possibles, à condition de présenter un caractère restreint, dans les limites fixées par le principe d'égalité tel qu'interprété par le Conseil constitutionnel.

Ce dernier a jugé, dans sa décision du 6 mai 1991 sur la loi instituant une dotation de solidarité urbaine et un fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France, que le principe constitutionnel d'égalité applicable aux collectivités territoriales « ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport avec l'objet de la loi qui l'établit ».

Or telle est précisément la situation de l'Alsace : les compétences supplémentaires que le projet de loi vise à confier à la Collectivité européenne d'Alsace sont justifiées par l'intérêt général et par la situation propre au territoire alsacien.

Dans son avis sur le projet de loi, le Conseil d'État l'a parfaitement reconnu en ce qui concerne la question des routes. Il a également estimé que les deux départements alsaciens étaient, en matière de langue et de culture régionales, dans une situation particulière.

De manière générale, l'avis du Conseil d'État ne mentionne en aucune manière une inconstitutionnalité des compétences spécifiques qu'il s'agit d'attribuer à la Collectivité européenne d'Alsace.

Vous indiquez par ailleurs, monsieur le sénateur, que certaines dispositions du projet de loi ne seraient pas normatives. Selon le Gouvernement, il est cependant important que le législateur reconnaisse les spécificités de la situation alsacienne.

Enfin, vous considérez que rien ne s'oppose à ce que les autres départements frontaliers ou ceux qui sont fortement marqués culturellement bénéficient de compétences similaires à celles qui sont confiées à la Collectivité européenne d'Alsace. Vous vous demandez pourquoi la situation de ces autres départements n'est pas réglée dans le cadre de ce projet de loi.

C'est pour une raison simple : le Gouvernement considère que l'exercice de compétences supplémentaires doit répondre à la demande et à la volonté des collectivités concernées. En outre, le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du regroupement de deux départements.

La révision constitutionnelle offrira des possibilités plus larges pour attribuer à une collectivité territoriale des compétences dont ne disposent pas toutes les autres collectivités territoriales de la même catégorie. Elle proposera donc d'autres possibilités de différenciation.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cette motion.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Harribey, pour explication de vote.

**Mme Laurence Harribey.** Entre Jacky et Didier, mon cœur balance ! Il s'agit, on le voit bien, d'une histoire régionale et territoriale, qui divise un groupe. Cela dit, si la raison du cœur pose problème, il est préférable de s'en tenir à la raison. Or, d'un point de vue juridique, cette motion pose problème.

En effet, si l'on se réfère à son objet, le projet de loi viserait à « confier spécifiquement au futur département des compétences exorbitantes du droit commun ». Toutefois, il est également précisé que « l'attribution de nouvelles compétences ne semble pas être, selon le Conseil d'État, réellement dotée de portée normative ».

Si le texte comporte certaines affirmations incantatoires, sans véritable portée juridique – nous y reviendrons au cours de la discussion générale –, cela ne saurait justifier à nos yeux les termes « compétences exorbitantes ».

Ce projet de loi est la traduction incontournable d'un décret, afin d'inscrire dans la loi ce qui revient à la loi. Il n'existe donc pas de problème d'irrecevabilité. En conséquence, nous voterons contre cette motion.

**M. le président.** La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

**M. André Reichardt.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, mon intervention expliquera mon vote sur cette motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, mais aussi sur la motion tendant à opposer la question préalable et la motion tendant au renvoi à la commission. Ainsi, je n'aurai parlé qu'une fois et nous aurons gagné du temps.

Monsieur Grosdidier, je comprends tout à fait que vous ayez déposé une motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, à telle enseigne que je m'étais posé, à titre personnel, la question de savoir si j'allais utiliser un tel instrument de procédure, qu'il s'agisse d'une motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, la question préalable ou tendant au renvoi à la commission, tant ce texte me paraît éloigné de ce que souhaitent les Alsaciens.

Ces derniers, dans leur immense majorité – j'aurai l'occasion de le dire souvent –, ont demandé non pas une Collectivité européenne d'Alsace, mais des choses très simples. Ainsi, 80 % à 90 % d'entre eux – je citerai des chiffres précis ultérieurement – souhaitent retrouver une collectivité territoriale dotée des compétences d'une région, et ce hors de la région Grand Est.

Je ne voterai pas en faveur de cette motion, pas plus que des deux autres. En effet, nous devons à tout le moins mener une discussion pour enrichir le texte qui nous est présenté, en prévoyant suffisamment de compétences, afin de répondre, le cas échéant, à ce « désir d'Alsace » dont nous avons parlé précédemment.

Je fais là un acte de foi. Je souhaite vivement qu'à la suite du grand travail réalisé par Mme la rapporteur et la commission des lois, qui ont intégré quelques-uns de nos amendements, nous puissions encore enrichir ce texte, pour répondre, je le répète, au désir des Alsaciens, sans pour autant, vous l'avez compris, signifier un congé à nos amis lorrains ou champardennais.

À titre personnel, j'aurais préféré que l'on remette à plat la loi NOTRe, que l'on remette sur le métier le périmètre des régions, pour répondre aux attentes de tous les territoires concernés.

Le texte qui nous est soumis n'est pas du fait des Alsaciens. Cela n'interdit pas d'essayer d'en faire le laboratoire des travaux à venir.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Mizzon, pour explication de vote.

**M. Jean-Marie Mizzon.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, en préambule, je veux dire que j'ai beaucoup de sympathie pour les Alsaciens, singulièrement pour les sénateurs alsaciens. Pour autant, il arrive que, en certaines circonstances, je ne les rejoigne pas. Je leur rappellerai, s'agissant du « désir d'Alsace », une phrase bien connue dont j'ai oublié l'auteur : « L'amoureux qui espère ressent plus de bonheur que l'amoureux qui a obtenu. » Sachez donc être patients ! (*Sourires.*)

Je ne me placerai pas sur le terrain juridique, puisque nous pourrions le faire tant cette nuit et que la nuit prochaine. J'évoquerai les dégâts collatéraux. Les territoires sont las de toutes les réformes territoriales qui se sont succédées. Ils nous demandent une chose – je le dis en français et non pas en alsacien : arrêtez de nous embêter ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

François Grosdidier a évoqué la mobilité. Il s'agit du trafic parasite que l'on observe aujourd'hui, côté français, sur la rive gauche du Rhin, visant à échapper à une taxe qu'il faut payer sur la rive droite du Rhin. Demain, ce trafic cheminera dans le sillon lorrain : vous n'aurez donc réglé aucun problème !

Peut-être vous serez-vous donné bonne conscience ce soir. Je vous demande donc de garder cet aspect à l'esprit, car il serait dommage de ne pas le faire avant d'aller plus loin dans l'examen du texte. Je vous le rappelle, le fond doit toujours l'emporter sur la forme. (*Applaudissements sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe socialiste et républicain.*)

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 1, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

**M. le président.** Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable.

### Question préalable

**M. le président.** Je suis saisi, par M. Masson, d'une motion n° 159.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (n° 413, 2018-2019).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour dix minutes, un orateur d'opinion contraire, pour dix minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas deux minutes et demie, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à M. Jean Louis Masson, pour la motion.

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je soutiens à 100 % les aspirations des Alsaciens qui veulent retrouver leur région. Si nous sommes ici divisés, c'est la faute du Gouvernement, qui ne répond pas à leurs souhaits. Je reproche à Mme la rapporteur de faire semblant de croire que tout va bien et qu'on a apporté une réponse aux Alsaciens. C'est un mensonge ! Les Alsaciens veulent retrouver leur région.

**M. André Reichardt.** Je confirme !

**M. Jean Louis Masson.** Si tel était le cas, il n'y aurait plus de problème de différenciation et de statut.

Selon les sondages, les Alsaciens estiment, pour 80 % d'entre eux, que la région Grand Est, c'est la chienlit. Ils ont affirmé, à la majorité des deux tiers, qu'ils voulaient retrouver une région de plein exercice.

Quant à vous, madame la ministre, vous répondez n'importe quoi ! Vos propos sont le plus souvent à côté de la plaque, tandis que Mme la rapporteur fait semblant de croire, je le répète, que tout va bien ! (*Vives protestations.*)

Le vrai problème, c'est l'aberration que constitue la région Grand Est et que je vais démontrer. À mon avis, mes chers collègues, il n'y a que deux solutions si on veut mettre tout le monde d'accord. La première, c'est de supprimer tout de suite la région Grand Est ; la seconde, c'est de se comporter démocratiquement, en acceptant la tenue d'un référendum en Alsace, afin de demander aux Alsaciens s'ils veulent votre petit bricolage, madame la ministre, ou une région de plein exercice.

**M. Bruno Sido.** Très bien !

**M. Jean Louis Masson.** Parce que vous savez que vous trompez les Alsaciens, vous ne voulez pas d'un tel référendum, qui réglerait toute l'affaire. Les rivalités dont on a essayé de nous convaincre entre la Moselle et l'Alsace ou entre la Lorraine et l'Alsace s'effaceraient. Les Alsaciens seraient de leur côté, et cela fonctionnerait bien.

Sur ce dossier, j'ai décidé de m'investir complètement. (*Exclamations ironiques.*)

Avec la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, le gouvernement Valls a accéléré la course au gigantisme par la fusion autoritaire des anciennes régions. Créant des entités régionales démesurément étendues, cette fusion a été réalisée au mépris de l'article L. 4122-1 du code général des collectivités territoriales, selon lequel les limites territoriales des régions sont modifiées par décret, sur délibérations des conseils régionaux et des conseils départementaux intéressés, après consultation des populations concernées.

En fait, l'augmentation de la taille des régions repose sur une erreur fondamentale, qui consiste à croire que plus on fait grand, plus il y a d'économies d'échelle. Car chaque type d'organisation territoriale possède une taille optimale. Au-delà, les pesanteurs administratives et le manque de proximité de la gestion entraînent des surcoûts et des dysfonctionnements.

Compte tenu des frais de déplacement et de l'éloignement des centres de décision, les grandes régions n'ont donc permis aucune économie réelle de gestion. C'est ce que confirme un rapport de la Cour des comptes.

**M. Bruno Sido.** C'est vrai !

**M. Jean Louis Masson.** *Le Républicain Lorrain* du 12 octobre 2017 indiquait ainsi que, selon le rapport de la Cour des comptes, la fusion des régions a entraîné des surcoûts et n'a pas remédié à la complexité du paysage institutionnel local. En clair, c'est une réforme pour rien qui pourrait coûter cher.

En fait, le cas de la région Grand Est et de l'ancienne région Alsace est particulièrement emblématique. En effet, la problématique d'une étendue territoriale démesurée s'y cumule avec celle de la disparition d'une ancienne région, l'Alsace, dont l'identité très forte est progressivement étouffée.

La région Grand Est est deux fois plus grande que toute la Belgique, pourtant divisée en trois avec la Flandre, la Wallonie et Bruxelles. Pour aller de Troyes au chef-lieu Strasbourg, il faut 3 heures et 34 minutes en voiture et environ 4 heures en train, alors que, de Troyes à Paris, ces trajets sont respectivement de 1 heure et 58 minutes et de 1 heure et 23 minutes. Il n'est donc pas étonnant que le quotidien *L'Alsace* du 18 juillet 2018 ait révélé une augmentation de 51 % des frais de déplacement et de mission de la région Grand Est en 2017 par rapport au total des trois anciennes régions en 2015.

**M. Bruno Sido.** Et voilà !

**M. Jean Louis Masson.** Tout comme les Corses, la population alsacienne est très attachée à son territoire et à son identité. C'est le fruit de la géographie, de l'histoire et de spécificités aussi bien linguistiques que religieuses. Ainsi, un sondage réalisé par l'IFOP et paru dans *Les Dernières Nouvelles d'Alsace* le 21 février 2018 a constaté que 66 % des Alsaciens veulent le rétablissement d'une région Alsace de plein exercice.

**M. André Reichardt.** Exactement !

**M. Jean Louis Masson.** Un deuxième sondage effectué peu après par BVA, puis un troisième datant de février 2019 ont confirmé ce résultat. Il n'existe donc aucune ambiguïté en la matière, et le Gouvernement fait semblant d'être sourd !

Dans la mesure où les Alsaciens sont presque unanimes à souhaiter le rétablissement de l'ancienne région, il est surprenant que le microcosme politique soit, lui, plus divisé sur le

sujet. En fait, comme c'est trop souvent le cas, les calculs politiques et les intérêts personnels prennent le pas sur l'intérêt général.

En Alsace, trois principaux courants politiques sont hostiles au rétablissement de l'Alsace. Les élus socialistes ne veulent pas désavouer une réforme emblématique du gouvernement Valls. De leur côté, les élus LREM et MODÈM s'alignent sur la position de l'actuel gouvernement et du locataire de l'Élysée. Enfin, au sein du groupe Les Républicains, le fait que la région Grand Est soit présidée par Jean Rottner, qui appartient à ce parti, a entraîné une fracture. Elle oppose l'équipe Les Républicains du conseil régional aux parlementaires et aux conseillers départementaux Les Républicains partisans d'une région Alsace de plein exercice, comme en témoigne la création d'un nouveau groupe au sein du conseil régional de la région Grand Est réclamant le rétablissement de la région Alsace.

Faut-il rappeler que Jean Rottner avait organisé une pétition, laquelle avait recueilli plus de 50 000 signatures en faveur du maintien d'une région Alsace de plein exercice ? Seulement, sans aucun scrupule, il a changé radicalement de position depuis qu'il a récemment été élu président de la région Grand Est.

De nombreux vice-présidents du Grand Est réagissent de la même façon, motivés par leur intérêt politique personnel ou même par les aspects matériels dont ils profitent au titre de leur fonction. (*Protestations sur des travées du groupe Les Républicains.*) C'est vrai ! Je dis la vérité !

Quoi qu'il en soit, le président Macron et son gouvernement sont parfaitement conscients de l'attachement des Alsaciens à leur région historique. Cependant, ils partagent la pensée dominante des cercles parisiens, selon lesquels plus une région est étendue, mieux elle fonctionne. Le Gouvernement craint aussi que la prise en compte de la demande alsacienne n'ouvre la boîte de Pandore des revendications territoriales d'autres régions. C'est la raison pour laquelle il s'oppose au rétablissement de l'ancienne région Alsace.

En revanche, afin de donner l'impression d'écouter le mécontentement local, il propose une hypothétique alternative. Elle consiste à fusionner les deux départements alsaciens pour créer un grand département pompeusement appelé « Collectivité européenne d'Alsace ». L'État serait censé lui transférer quelques compétences marginales. Selon son bon vouloir, la région Grand Est pourrait aussi lui déléguer quelques petites attributions.

À l'évidence, cette Collectivité européenne d'Alsace n'est qu'un leurre pour permettre au Gouvernement de gagner du temps. En effet, la collectivité ne recevrait que quelques miettes de compétences supplémentaires par rapport à un département de droit commun. Il s'agit par exemple du logo de l'Alsace sur les plaques minéralogiques. Avec cela, les Alsaciens iront loin !

**Mme Catherine Troendlé.** Ce n'est pas à vous de juger !

**M. Jean Louis Masson.** De plus, et ce à juste titre, les autres départements de la région Grand Est ont d'ores et déjà indiqué que, s'il y avait délégation d'attributions régionales, ils demanderaient à bénéficier du même traitement, ce que M. Rottner et la région Grand Est refusent.

En fait, avec cette proposition, l'Alsace resterait inféodée à la région Grand Est, sans pouvoir maîtriser son destin, tout en perdant un département. Quant aux territoires des deux autres anciennes régions, ils continueraient à être englués dans une région Grand Est démesurément étendue, sans aucun espoir de gestion de proximité.

Manifestement, seuls le Gouvernement, le président de la région Grand Est et les quelques profiteurs du système se satisfont d'une telle réforme.

**Mme Catherine Troendlé.** C'est terminé !

**M. Jean Louis Masson.** En effet, elle est pour eux le moyen de maintenir un quasi-*statu quo*, quitte à tromper la bonne foi des Alsaciens par une sorte de double jeu politique.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Jean Louis Masson.** Face aux aspirations très fortes exprimées par les Alsaciens et aux problèmes inextricables que crée l'étendue démesurée de la région Grand Est,...

**Mme Catherine Troendlé.** C'est fini !

**M. Jean Louis Masson.** ... la seule vraie solution est de rétablir une région Alsace de plein exercice. Cela permettrait à la fois aux Alsaciens de retrouver leur identité et aux territoires des deux autres anciennes régions d'avoir de nouveau une gestion de proximité au plus près des réalités du terrain.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Di Folco, contre la motion.

**Mme Catherine Di Folco.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, par la présente motion, M. Masson invite la Haute Assemblée à opposer la question préalable au projet de loi relatif aux compétences de la nouvelle collectivité territoriale réunissant les deux départements alsaciens.

Dans l'objet, il affirme que ce texte ne règle pas certains problèmes concernant l'étendue de la région Grand Est et ignore la volonté des Alsaciens de voir rétablir une région Alsace de plein exercice.

Il est vrai, les changements de la carte des régions sous la mandature Hollande ont parfois pu causer des frustrations. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer ce sujet dans d'autres contextes, car la taille de la région Grand Est et, de manière générale, le découpage des nouvelles régions ont été régulièrement critiqués. Pour autant, je ne pense pas qu'en examinant ce projet de loi le Sénat ignore la volonté des Alsaciens ni le désir d'Alsace manifesté par les citoyens et les élus alsaciens, bien au contraire !

En effet, si une hypothétique remise en cause de la structure de la région Grand Est n'est pas le sujet de ce texte, celui-ci entame néanmoins l'aménagement d'un ensemble alsacien, en cherchant à offrir un commencement de réponse à ce « désir d'Alsace ». Refuser de discuter ce commencement de réponse et le remettre à demain signifie ignorer une série de questions se posant dans l'immédiat. Celles-ci affectent le quotidien des Alsaciens, le fonctionnement de leur collectivité et des administrations territoriales, avec lesquelles ils interagissent. Refuser de discuter signifie ne pas prendre en compte l'attente légitime de réponses concrètes sur ces sujets.

Par ailleurs, le décret mettant en place la nouvelle collectivité départementale alsacienne a déjà été pris, après consultation des conseils départementaux et du conseil régional concernés.

Refuser d'examiner ce projet de loi aujourd'hui, c'est d'ores et déjà en dessaisir le Sénat et envoyer le signal qu'il a préféré ne rien faire et laisser la main à l'Assemblée nationale.

**Mme Catherine Troendlé.** Tout à fait !

**Mme Catherine Di Folco.** Or l'un des rôles de notre assemblée est bien, selon les termes de l'article 24 de la Constitution, d'assurer la représentation des collectivités territoriales de la République.



**Mme Catherine Troendlé.** Très bien !

**Mme Catherine Di Folco.** Procéder ainsi ne serait donc pas rendre justice à notre rôle constitutionnel.

**M. Bruno Sido.** C'est vrai !

**Mme Catherine Di Folco.** Même dans ce cadre aux options limitées, je pense que le Sénat se doit d'apporter sa contribution à la mise en place de l'Alsace de demain. Les débats sur le fond et sur la forme sont légitimes, et doivent avoir lieu. Car la question de l'Alsace ne cessera pas de se poser, même si le Sénat venait à refuser de discuter ce projet de loi.

Pour toutes ces raisons, je vous invite, mes chers collègues, à voter contre cette motion. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** La commission n'a pas pu se prononcer formellement sur cette motion tendant à opposer la question préalable, car elle a été déposée postérieurement à sa réunion. Toutefois, elle s'était prononcée sur la motion tendant à opposer question préalable déposée puis retirée par M. Grosdidier. Je peux donc transposer l'avis défavorable émis par la commission des lois sur la motion de M. Grosdidier sur celle de M. Masson.

Si ce dernier avait écouté ce que j'ai dit dans le cadre de la discussion générale, il aurait compris que nous étions moyennement enthousiastes à l'égard de ce projet de loi. On peut dire les choses avec politesse et amabilité, sans adopter obligatoirement une attitude belliqueuse.

**M. Bruno Sido et Mme Catherine Troendlé.** Très bien !

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Les ambitions du texte sont donc très limitées et ne résolvent en rien les difficultés liées aux dernières réformes territoriales. Néanmoins, nous pensons que le projet de loi ne doit pas être rejeté en bloc, car il est attendu par les élus d'Alsace et de la région Grand Est, qui ont trouvé, dans un cadre étroit, un compromis avec le Gouvernement. Par ailleurs, il a été largement amélioré par la commission et nous continuerons de le faire au cours de nos débats.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Défavorable.

**Mme Catherine Troendlé.** Ça, c'est clair !

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Guillotin, pour explication de vote.

**Mme Véronique Guillotin.** Mon groupe, qui est habitué à la discussion, votera contre cette motion. Toutefois, je souhaite ajouter quelques précisions.

En tant que conseillère régionale, je ne peux laisser dire des choses fausses. En effet, il est absolument faux de dire que la région Grand Est, que je connais bien, n'a pas fait d'économies de fonctionnement depuis sa création. Car il est avéré qu'elle a réalisé environ 10 millions d'économies par an depuis la fusion. Si l'on considère également les investissements, transports compris, on s'approche des 100 millions d'euros.

Par ailleurs, le groupe que vous avez évoqué, monsieur Masson, qui a quitté la majorité est composé de cinq conseillers régionaux, dont quatre Alsaciens et un Mosellan, alors qu'on dénombre plus de cent conseillers régionaux. C'est dire le poids de ce groupe au sein de la majorité et de l'ensemble du conseil régional du Grand Est...

**M. André Reichardt.** Ils ne sont pas nombreux, mais ils sont de grande qualité !

**Mme Véronique Guillotin.** Il me semble important de rappeler ces quelques vérités. Je le répète, nous voterons contre cette motion, afin que le débat puisse se poursuivre. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**M. le président.** La parole est à M. René Danesi, pour explication de vote.

**M. René Danesi.** Ce que dit l'auteur de la motion à propos de la création de la région Grand Est et de la volonté très forte des Alsaciens d'en sortir est vrai. Mais la politique est l'art du possible. Le Gouvernement ne veut pas créer un précédent en démembrant une région. Il n'a pas davantage voulu d'un statut spécial pour l'Alsace, comme c'est le cas pour la Corse, Lyon et Paris. Il a eu tort, car cela aurait eu le mérite de la clarté et de la simplicité.

Les deux conseils départementaux ont donc accepté de négocier un contrat et, *in fine*, le texte que nous examinons aujourd'hui. Ils se sont montrés pragmatiques, et je propose de les suivre, car ce texte constitue malgré tout une avancée par rapport à la situation actuelle. Rien ne s'oppose à ce qu'on puisse aller plus loin dans les années à venir.

Je vous invite par conséquent, mes chers collègues, à voter contre cette motion.

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 159, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

#### Discussion générale (suite)

**M. le président.** Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Alain Marc.

**M. Alain Marc.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mes chers collègues, après l'échec, en 2013, du référendum portant sur la création d'une collectivité alsacienne unique, puis l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2016, de la nouvelle carte régionale, les élus alsaciens ont souhaité redonner une existence institutionnelle à leur territoire, doté d'une identité particulièrement forte, tant historique que linguistique et culturelle.

Répondant à la demande formulée conjointement par les conseils départementaux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, le Gouvernement a décidé, par un décret du 27 février 2019, que ces deux départements seraient regroupés à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021 en un nouveau département prenant le nom de « Collectivité européenne d'Alsace », avec des compétences particulières, justifiées par les spécificités locales, en plus des compétences départementales.

Le présent projet de loi constitue l'aboutissement de cette démarche.

Il vise à tirer les conséquences techniques du regroupement des deux départements alsaciens et tend à renforcer, dans une mesure plus ou moins large, les compétences du nouveau département alsacien dans les domaines de l'action transfrontalière, de la promotion des langues régionales, du tourisme et de la voirie routière.

Néanmoins, l'ambition de ce texte demeure très modeste.

La mesure la plus substantielle consiste en un transfert par l'État de l'intégralité de la voirie nationale non concédée à la nouvelle collectivité alsacienne, censé lui permettre de mieux maîtriser la circulation routière sur son territoire – cela a déjà été évoqué.

Aussi, je me réjouis que la commission ait souhaité consolider les compétences de la nouvelle collectivité et lui donne les moyens humains, financiers et juridiques de les exercer.

Je voudrais souligner quelques-unes des modifications apportées.

La commission a préféré, pour la nouvelle collectivité, l'appellation « département d'Alsace », juridiquement plus exacte, à celle de « Collectivité européenne d'Alsace ».

Par ailleurs, en permettant aux EPCI à fiscalité propre de déléguer leurs compétences au département d'Alsace pour la mise en œuvre du schéma alsacien de coopération transfrontalière, la commission a entendu donner audit schéma une plus grande souplesse d'exécution, par exemple en matière de mobilité.

Concernant les langues régionales, je me félicite tout particulièrement que les attributions du département d'Alsace dans ce domaine aient été renforcées. La nouvelle entité serait ainsi désignée chef de file, sur son territoire, de la promotion de l'allemand standard et des dialectes alsaciens. Dans le même sens, la compétence des collectivités territoriales pour créer des chaînes de télévision en langue régionale a été consolidée.

Je souhaite également souligner l'assouplissement de la répartition des compétences économiques. En effet, à titre expérimental, le conseil régional du Grand Est a été autorisé à déléguer tout ou partie de l'octroi d'aides aux entreprises au conseil départemental d'Alsace. Tout autre département pourrait demander à s'associer à cette expérimentation. Sans remettre en cause le rôle prééminent des régions en la matière, il s'agit d'introduire plus de souplesse dans la mise en œuvre des politiques de développement économique, sur une base conventionnelle.

En outre, la commission a souhaité garantir au nouveau département alsacien la compensation intégrale des charges nouvelles qui lui incomberont en raison du transfert de la voirie nationale non concédée, conformément à l'article 72-2 de la Constitution.

Elle a donc intégré une partie des dépenses faites par l'État au titre du contrat de plan État-région à la base de calcul de la compensation financière, tout en offrant une garantie supplémentaire à la nouvelle collectivité en ce qui concerne les charges de fonctionnement et d'investissement de l'État qui seront prises en compte dans ce calcul.

De même, la commission a renforcé la clause de sauvegarde relative aux emplois transférés par l'État.

Enfin, elle a prévu l'institution d'un conseil de développement auprès du département alsacien, qui serait une instance de dialogue et de réflexion visant à accompagner la mise en œuvre de ses compétences.

Elle a aussi fixé dans la loi le nombre de cantons du département d'Alsace et adapté les règles relatives à l'élection des conseillers régionaux et des sénateurs de ce territoire.

Madame la ministre, mes chers collègues, toujours très attentif au besoin de proximité qui s'exprime en Alsace, mais également sur l'ensemble du territoire, le groupe Les Indépendants votera ce texte ainsi modifié et surtout

enrichi par la commission des lois. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains. – M. François Patriat applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Patricia Schillinger.

**Mme Patricia Schillinger.** Monsieur le président, madame la ministre, madame la rapporteure, mes chers collègues, aujourd'hui, il est demandé au Sénat d'accompagner les Alsaciens et leurs élus dans leur volonté de donner une traduction institutionnelle au « désir d'Alsace » qu'ils portent dans leur cœur depuis toujours, et plus profondément encore depuis la refonte de la carte des régions en 2016.

Cette volonté tenace traduit à la fois un attachement collectif et un projet commun : attachement à une histoire, à une culture, à un patrimoine et à une mémoire communs ; projet de consolider un territoire transfrontalier ouvert sur l'Allemagne et la Suisse et de coconstruire un collectif capable d'agir avec proximité et efficacité en faveur de l'attractivité du territoire et de la vie quotidienne de ses habitants.

Le projet de Collectivité européenne d'Alsace est réfléchi, construit, je dirais même qu'il est raisonnable. Pourtant, il attire des critiques.

Pour les partisans de la sortie de l'Alsace de la région Grand Est, il ne serait qu'un leurre, un écran de fumée, une tromperie.

Pour d'autres, en revanche, ce projet est une grave atteinte au principe d'indivisibilité de la République. Il faudrait donc interdire toute initiative locale émanant des territoires par peur d'une désintégration de la Nation au profit d'un repli sur soi frileux ? Telle n'est pas ma conception de la République. Je trouve stérile d'opposer radicalement universalisme et particularisme.

L'Alsace veut écrire une nouvelle page de son histoire en laissant plus de place à la diversité. Et, loin de se retrancher égoïstement sur son territoire, elle veut construire de nouvelles solidarités, notamment avec ses voisins européens. Pierre Pflimlin résumait ainsi le rapport de notre territoire avec nos voisins : « Je suis européen parce que je suis alsacien ».

La Collectivité européenne d'Alsace s'inscrit également dans la continuité des engagements pris par le Président de la République en matière de relation avec les territoires : accompagner les initiatives dès lors qu'elles sont portées à l'échelon local et qu'elles s'inscrivent dans le cadre de l'intérêt général, mais sans pour autant provoquer un big-bang des compétences.

Je veux rappeler combien ce projet est le fruit d'un long travail de concertation entre le Gouvernement et l'ensemble des acteurs institutionnels, dont les conseils départementaux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et le conseil régional du Grand Est.

Je veux rendre en cet instant hommage à Mme Brigitte Klinkert et à M. Frédéric Bierry, présidents respectifs du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, relever les kilomètres qu'ils ont parcourus pour se rendre depuis des mois à des centaines de rencontres auxquelles ils ont consacré nombre d'heures.

Je salue également le rapport du préfet de la région Grand Est, Jean-Luc Marx, missionné en janvier 2018 pour évaluer les différentes hypothèses institutionnelles dans le respect des grands équilibres de la loi NOTRe.

Je veux aussi remercier le Gouvernement, qui a entendu et soutenu ce « désir d'Alsace ». Madame la ministre, vous vous êtes rendue à de nombreuses reprises sur le terrain et avez travaillé en lien étroit avec vos collègues du Gouvernement, Elisabeth Borne et Jean-Michel Blanquer.

Les élus et le Gouvernement ont élaboré un projet institutionnel cousu main, avec la fusion des deux départements sous le nom de « Collectivité européenne d'Alsace », le socle de compétences départementales étant enrichi de compétences particulières en matière de coopération transfrontalière, de bilinguisme, d'attractivité du territoire, de transport et de culture.

Ce projet a fait l'objet, le 29 octobre dernier, d'une déclaration commune du Gouvernement et des élus, qui trouve en partie sa traduction dans le texte que nous allons examiner.

Sous l'impulsion de Mme la rapporteure, la commission des lois a adopté plusieurs amendements visant à préciser, à approfondir ou à élargir les modalités d'exercice des compétences de la future collectivité. Ce sont là, pour l'essentiel, des avancées positives, que je tiens à saluer, avec quelques réserves de fond.

Sans surprise, nous sommes plusieurs dans cette enceinte à souhaiter élargir encore le champ des possibles, tout en respectant les compétences des autres collectivités.

Je souhaite, à titre personnel, que ces amendements « alsaciens » soient adoptés, afin que la nouvelle Collectivité européenne d'Alsace soit la promesse heureuse d'un avenir serein.

J'ai en revanche un point de désaccord profond avec la commission des lois au sujet du changement de nom de la future collectivité : pourquoi débaptiser à Paris la collectivité née en Alsace ?

Je vous rappelle que l'appellation « Collectivité européenne d'Alsace » figure dans le décret du 27 février 2019, qui a procédé à la fusion des départements, ainsi que dans les délibérations des deux assemblées départementales adoptées le 4 février dernier.

Au nom de quoi balayer d'un revers de main le fruit d'un accord patiemment construit ?

Le Conseil d'État avait certes une préférence pour l'appellation « département d'Alsace », au motif que le nom « Collectivité européenne d'Alsace » serait susceptible de créer une méprise. Mais le Gouvernement et les deux départements ont tranché.

Alors, de grâce, mes chers collègues, rétablissons la dénomination choisie ! Je vous le dis en toute franchise : imposer aux Alsaciens, en fin de parcours, un nom qu'ils n'ont pas choisi serait une marque de mépris qui affecterait longtemps l'image de notre assemblée.

**M. Jean-Marc Todeschini.** On tremble !

**Mme Patricia Schillinger.** Sous cette sérieuse réserve, mon groupe votera pour l'adoption de ce projet de loi.

Pour finir sur une note alsacienne, je formule le vœu que la nouvelle Collectivité européenne d'Alsace trouve en notre assemblée la cigogne bienveillante qui livrera le nouveau-né à la maison. Car, comme le dit notre proverbe, quand les cigognes sont là, le monde est en bon état. (*Sourires.*) « *Mehr var net a Elsäss frei aber a Elsäss heiter.* » Traduction : « Nous ne voulons pas une Alsace libre, mais une Alsace sereine. » (*Nouveaux sourires. – MM. René Danesi et François Patriat applaudissent.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Yves Collombat.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Pardonnez-moi : je ne suis pas une cigogne... (*Sourires.*)

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, au nom du droit à la différence territoriale, ce bricolage législatif, ni fait ni à faire, est une nouvelle étape de l'opération de démembrement de la République indivisible qui porte le nom de France. De cette entreprise ancienne, la loi NOTRe a marqué un temps fort, sans aller cependant jusqu'à autoriser des fiscalités indirectes à la demande. En l'espèce, c'est le cas : on innove !

Cette différenciation est assortie, comme d'habitude, du désengagement de l'État : transfert au nouveau département alsacien des routes nationales qui n'ont pas encore été transférées, des autoroutes, de l'enseignement des langues étrangères et des classes bilingues.

Si ce projet de loi est un prélude à l'acte III de la décentralisation, on peut craindre la suite. Rapiécer un habit qui est usé avant même d'avoir été neuf n'est certainement pas la solution !

Quand on se penche sur les détails du texte, on va de surprise en surprise.

Première surprise : il reprend le projet de fusion des deux départements alsaciens soumis sans succès à référendum il y a six ans. Revenir par la voie législative sur les décisions référendaires qui déplaisent devient une manie dans notre beau pays !

Deuxième surprise : sauf erreur de ma part, cette unique collectivité départementale d'Alsace devra cohabiter avec deux administrations territoriales de l'État. Curieuse innovation, curieuse simplification !

Troisième surprise : la législation actuelle permettant déjà de déployer la coopération internationale, on ne voit pas bien ce qu'apporte la création de la nouvelle organisation, pas plus qu'on ne voit en quoi nommer l'entité concernée « chef de file » de la coopération transfrontalière facilitera sa coopération avec la région Grand Est, laquelle est notamment chargée de l'élaboration du schéma régional de développement touristique.

**M. Jean-Marc Todeschini.** Eh oui !

**M. Pierre-Yves Collombat.** Non ! La vraie solution permettant de concilier différenciation territoriale et unité nationale consiste à revenir à notre tradition administrative, qui a toujours su garantir la place des petites nations locales dans la grande nation : revenir, donc, sur un découpage régional dont personne ne veut, parce qu'il est incompatible avec les réalités des territoires, et revenir sur la répartition bureaucratique des compétences entre régions et départements, sur la suppression de la compétence générale des départements, sur les boursouflures qui ont complexifié la gestion locale en augmentant la dépense publique au lieu de la faire baisser – on attend toujours les 20 milliards d'euros d'économies qui avaient été annoncés !

Contrairement à ce qui se colporte, le jacobinisme français n'est pas qu'un centralisme : c'est un étrange mélange de centralisme et de liberté locale qui fait de la France le pays où l'échelon territorial de proximité, la commune, dispose de l'autonomie la plus grande. À ceux qui en doutent, je conseille d'aller voir ce qui se passe en Allemagne, au Royaume-Uni ou aux États-Unis d'Amérique. Pierre Grémion l'a montré il y a bien longtemps : dans le système administratif classique, le préfet et son administration ne sont pas que la courroie de transmission de l'État central ; ils sont aussi les porte-parole des territoires et de leurs élus auprès de

l'État, État qui, à la différence de sa version libérale actuelle, disposait alors, dans ledit système, de moyens d'intervention financiers et d'ingénierie.

Les lois de décentralisation de 1982 et 1983, puis celles qui sont relatives à la coopération intercommunale volontaire de projet, à partir de 1992, viendront renforcer ce « pouvoir périphérique », pour reprendre l'expression de Pierre Grémion. C'est cet édifice administratif solide et efficace que les réformes des quinquennats Sarkozy, Hollande et Macron ont voulu démonter, alors que c'est le contraire qu'il aurait fallu faire.

En l'espèce, respecter la spécificité alsacienne passe non pas par la création d'une collectivité à usage particulier, mais par un redécoupage régional permettant de garantir un tel respect, ce qui est déjà possible dans l'état actuel de la législation. J'ai cru d'ailleurs comprendre que telle était aussi la position de bon nombre de collègues alsaciens.

Selon Jérôme Fourquet, la France serait devenue un archipel d'îles et d'îlots sans liens entre eux, une nation multiple et divisée, autant dire autre chose qu'une nation.

N'entendant pas participer à cette entreprise de destruction de l'unité nationale, le groupe CRCE votera contre ce projet de loi ni fait ni à faire, mais bien révélateur des intentions de ses auteurs. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – MM. Jean-Marie Mizzon et Jean Louis Masson applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Harribey. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme Laurence Harribey.** Monsieur le président, madame la ministre, madame la rapporteure, mes chers collègues, ce projet de loi constitue un prolongement logique du décret du 27 février 2019, qui crée le département d'Alsace en fusionnant les deux départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.

Mais, en réalité, les auteurs de ce texte poursuivent deux objectifs : procéder aux adaptations législatives rendues nécessaires par la fusion et tenter, par des articles à la formulation quelque peu alambiquée, de résoudre la question du statut institutionnel alsacien. Or, selon nous, ce dernier volet relève davantage de la communication que du droit, et ne satisfait visiblement personne.

Les débats en commission ont bien montré que c'était là la question prédominante. Comprendre les spécificités de ce territoire nécessiterait bien plus que cinq minutes.

Toutefois, en tant que non Alsacienne, je retiendrai trois éléments : l'échec du référendum d'avril 2013 sur la création d'une collectivité territoriale d'Alsace, en raison d'une trop faible participation et d'un vote négatif du Haut-Rhin ; le traumatisme causé par la création de la région Grand Est ; la réouverture du dossier institutionnel avec le projet de loi que nous examinons aujourd'hui, cette réouverture s'appuyant – Mme la ministre et Mme la rapporteure l'ont bien rappelé – sur la déclaration commune dite de Matignon en faveur de la création de la Collectivité européenne d'Alsace. Cette nouvelle entité vise, dit-on, à donner corps au « désir d'Alsace ».

D'où le caractère dual de ce texte : d'un côté, un volet classique, qui vise à traduire en droit des évolutions institutionnelles ; de l'autre, un volet dont l'objet est, donc, de donner corps à une nouvelle collectivité qui, fondée sur le socle des compétences départementales, devrait être enrichie

de compétences supplémentaires et particulières, mais sans fondement juridique clair. Le risque est de tromper les citoyens – les débats le montrent bien –,...

**M. Jacques Bigot.** Eh oui !

**Mme Laurence Harribey.** ... puisqu'il ne s'agit en rien d'une communauté nouvelle à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution, mais bien d'un département unique issu de la fusion de deux départements.

En ce sens, le texte tel qu'il est présenté en séance clarifie les choses, la commission ayant adopté sur notre initiative la dénomination « département d'Alsace ». Par cette modification, la commission a simplement mis le texte en conformité avec la réalité.

En revanche, dans le cadre de cette discussion générale, nous voudrions mettre l'accent sur une autre question soulevée par ce texte : celle de la coopération transfrontalière qui touche non seulement l'Alsace, mais toutes les régions transfrontalières.

Le texte vise à confier au département d'Alsace un rôle de chef de file – Mme la ministre l'a rappelé – en matière de coopération transfrontalière, mission consacrée dans un nouveau schéma sans caractère prescriptif ni décisionnel qui s'ajouterait aux schémas existants élaborés à l'échelle de la région et de l'euro-métropole. Mme la ministre a même précisé qu'il fallait que ce schéma soit « conforme ».

En l'état, nous pensons que ce point reste insuffisamment défini et que le texte ne va pas assez loin. À l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle, qui n'est certes pas encore ratifié, est pourtant soulignée la nécessité d'adopter la législation permettant de surmonter les obstacles à la réalisation de projets transfrontaliers.

Dans cette perspective, nous pensons qu'il faudrait avancer sur la définition des outils juridiques appropriés dans le cadre d'un travail législatif plus général. Nous avons proposé des pistes en ce sens sur la question d'un accord-cadre.

En définitive, on peut certes regretter que ce projet de loi ait été vu comme une opportunité de faire croire que la collectivité d'Alsace allait bénéficier d'un nouveau statut, mais l'essentiel, selon nous, a été corrigé avec le changement de dénomination.

Nous reconnaissons par ailleurs le caractère incontournable de ce texte, étant donné la nécessité de traduire dans la loi les dispositions du décret de fusion. Nous pensons cependant qu'il reste des améliorations à obtenir et des points à clarifier en séance ; en fonction des avancées constatées, nous affinerons notre position. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Josiane Costes.

**Mme Josiane Costes.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteure, mes chers collègues, à peine quatre ans après l'adoption de la loi NOTRe et le redécoupage à la hache des régions, nous sommes amenés à débattre aujourd'hui d'une des premières conséquences de cette nouvelle organisation territoriale, que beaucoup ont à juste titre qualifiée de « mariage forcé ».

Bien sûr, nous sommes avant tout des républicains, respectueux de la légalité et de la souveraineté exprimées par le Parlement. La loi doit être appliquée en toutes circonstances, même si nous sommes réduits à compenser des erreurs originelles.

En deux ans, les nouvelles régions n'ont pas ménagé leurs efforts pour relever de nouveaux défis et tâcher de satisfaire l'intérêt général. Mais, en tant que législateurs, notre devoir est d'examiner le présent projet de loi à l'aune de deux principes qui nous sont chers : le caractère un et indivisible de notre République décentralisée, d'une part, et l'égalité entre tous les citoyens, d'autre part.

Certes, un « désir d'Alsace » s'est fortement exprimé depuis 2015. Le Président de la République, tout en réaffirmant que le Grand Est ne serait pas détricoté, a voulu que se noue un dialogue qui a conduit à un accord entre l'État, la région et les deux départements alsaciens. Cet accord prévoit donc la fusion des deux départements au sein d'une nouvelle collectivité, et le transfert de certaines compétences : coopération transfrontalière, bilinguisme, routes et tourisme.

Nous ne sommes pas opposés par principe à la fusion des deux départements alsaciens, dès lors qu'elle correspond à une volonté clairement exprimée et qu'elle est accompagnée de garde-fous correspondant aux principes que j'ai rappelés.

Mais nous nous interrogeons – je ne vous le cache pas – sur l'opportunité de légiférer dès maintenant sur le cas alsacien, alors même que la réforme constitutionnelle, toujours en navette, doit précisément prévoir les conditions d'un droit à la différenciation des collectivités.

Pourquoi l'Alsace aujourd'hui, alors que le régionalisme parvient à s'exprimer par de multiples voies dans notre pays ? Pourquoi, en outre, ne pas donner la priorité aux territoires les plus en difficulté ?

Je vous rappelle également que le Conseil d'État a émis des réserves, craignant que cette fusion ne crée des doublons, alors que nous avons en tête l'exemple des conséquences des fusions de régions.

Certains arguments invoqués pour justifier la fusion du Haut-Rhin et du Bas-Rhin me semblent par ailleurs caducs, comme la nécessité de pouvoir dialoguer d'égal à égal avec les Länder allemands : il s'agit précisément du rôle de la région Grand Est, car son poids le permet, sans compter que la Moselle est tout aussi concernée par ces questions du fait de sa frontière avec l'Allemagne.

De manière générale, il est fait état, dans le projet de loi, d'une spécificité de l'Alsace liée au transfrontalier. Or, en réalité, cette spécificité n'est pas propre à ce territoire : quatre autres départements ont une frontière commune avec la Belgique, le Luxembourg ou l'Allemagne, et ont donc à traiter des problématiques similaires liées à la mobilité et au travail transfrontaliers.

Le bilinguisme est également un sujet essentiel qui mériterait d'être développé dans toutes les régions frontalières. Et en quoi le périmètre le plus opportun serait-il celui de la nouvelle collectivité lorsque l'on parle numérique, culture ou transports ? Ce transfert de compétences pourrait créer de nouvelles difficultés – il faut l'envisager –, car le transfrontalier doit être abordé par tous les acteurs de la vie d'une région, et même d'un pays. Enfermer cet enjeu dans le périmètre d'une seule collectivité est à l'opposé de la vision à 360 degrés, ouverte à l'ensemble de la société, qui devrait être celle d'une République une, indivisible et décentralisée, particulièrement au moment où nos concitoyens expriment un besoin très vif de proximité.

S'agissant du transport, parmi les questions régulièrement soulevées par nos concitoyens figure le passage des poids lourds étrangers sur les axes français et leur non-participation au financement des infrastructures sur notre territoire. Ce sujet a été évoqué au cours de la discussion du projet de loi

d'orientation des mobilités. Aucune solution n'a pour l'heure été trouvée, et le Gouvernement nous a renvoyés aux conclusions du grand débat.

C'est en partie cette raison qui justifie le transfert à la nouvelle collectivité des routes nationales et des autoroutes non concédées du domaine public routier national. Nous doutons que ce transfert puisse régler tous les problèmes, mais nous soutiendrons bien sûr l'ambition des élus locaux de lever de nouvelles ressources pour financer les infrastructures de transport et toutes les formes de mobilité.

Vous l'avez compris, mes chers collègues : mon groupe considère que la véritable question posée par ce projet de loi est celle du droit à la différenciation. Le texte a au moins le mérite d'ouvrir ce débat. Comme l'a souligné notre rapporteur, Agnès Canayer, la création d'une nouvelle collectivité d'Alsace est une première étape vers un nouvel acte de la décentralisation, très attendu par les élus locaux. Le groupe du RDSE y est bien sûr très favorable et apportera sa contribution à ces travaux.

Nous espérons toutefois que ce texte n'ouvrira pas la porte à une sortie de l'Alsace de la grande région. Et nous déplorons que la question de l'Alsace soit tranchée dès aujourd'hui, alors que la décentralisation sera au cœur des débats sur le projet de révision constitutionnelle.

Ces réserves ayant été soulignées, le groupe du RDSE attendra les débats, qui ne manqueront pas d'être riches, pour se déterminer. *(Mme Mireille Jouve et M. Yves Détraigne applaudissent.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de Mme Hélène Conway-Mouret.)*

#### PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

6

#### DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

**Mme la présidente.** J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Philippe François, qui fut sénateur de la Seine-et-Marne, de 1983 à 2004.

7

#### COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

**Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission**

**Mme la présidente.** Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

### Discussion générale (suite)

**Mme la présidente.** Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Jean Louis Masson.

**M. Jean Louis Masson.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, les débats qui ont eu lieu sont tout de même très instructifs.

Comme je l'ai indiqué, pour beaucoup d'élus régionaux, le Grand Est, c'est un fromage! Chacun y fait son trou et le défend! Le fait que les élus du Grand Est défendent cette région serait, nous a-t-on expliqué, la preuve que tout va bien et qu'il ne faut pas créer de région Alsace de plein exercice. Je ne suis pas surpris : c'est la théorie du fromage! Les gens ont fait leur trou. Chacun voit midi à sa porte, c'est-à-dire les bénéfices financiers, personnels, matériels ou politiques qu'il peut en tirer.

J'observe que le président de la région Grand Est, par exemple, a totalement retourné sa veste, affirmant aujourd'hui le contraire de ce qu'il disait hier! On peut tout de même s'interroger... Une chance pour lui qu'il n'existe pas de nationalité alsacienne; il en serait certainement déchu pour haute trahison! Car son attitude est une véritable trahison au regard de ses déclarations passées. Hier, il expliquait qu'il fallait se battre jusqu'à la mort pour sauver la région Alsace, que sa disparition serait une catastrophe, et il appelait à signer la pétition qu'il avait lancée en ce sens. À présent que la soupe est un peu meilleure, il fait exactement le contraire!

En fait, nous sommes face à des personnes qui manquent non seulement de rationalité, mais aussi tout simplement d'honnêteté. L'honnêteté, ce n'est pas de dénoncer des problèmes un jour et de changer d'avis le lendemain quand on voit qu'on peut tirer un avantage personnel ou politique de la situation. (*Mme Catherine Troendlé s'exclame.*) C'est à cela que nous assistons au conseil régional du Grand Est!

À un moment donné, il faudra, me semble-t-il, apporter des clarifications. Et cela ne concernera pas seulement les élus alsaciens. En tant qu'élus lorrain, je puis vous dire que nous aussi, nous souffrons de cette aberration qu'est la région Grand Est!

**Mme la présidente.** Il faut conclure, mon cher collègue.

**M. Jean Louis Masson.** Nous sommes victimes d'une absence totale de proximité. Je pense qu'il faut vraiment changer de braquet.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Claude Kern.

**M. Claude Kern.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, à mon sens, pour bien comprendre l'esprit et même la raison d'être du texte que nous propose aujourd'hui le Gouvernement, il est indispensable de revenir au début de l'histoire – certains diraient au péché originel –, c'est-à-dire à la nouvelle carte des régions issue de la loi du 16 janvier 2015.

Ceux qui avaient déjà la chance de siéger au sein de notre hémicycle à l'époque se rappellent des débats enflammés qui ont eu lieu tout en long de la navette parlementaire; l'Assemblée nationale a adopté en dernier ressort ce texte polémique. Je tiens à le rappeler, au mois de décembre 2014, lors de l'examen en nouvelle lecture de ce dernier au Sénat, nous avions majoritairement adopté une carte préservant la région Alsace.

**Mme Catherine Troendlé.** Absolument!

**M. Claude Kern.** Si la voix du Sénat avait été entendue, nous ne serions probablement pas aujourd'hui réunis pour examiner un projet de loi visant à créer une Collectivité européenne d'Alsace.

Comme nombre de mes collègues, alsaciens ou non, je regrette ce découpage. Selon ses promoteurs, la réforme devait permettre des économies considérables; certains parlaient de 10 milliards d'euros, d'autres de 55 milliards d'euros. Ces économies, nous les attendons toujours! Malheureusement, dans de nombreuses régions, on constate plutôt une augmentation des dépenses!

Trois ans après l'entrée en vigueur du texte, je ne suis toujours pas à l'aise avec cette nouvelle région Grand Est, qui est trop vaste et, surtout, dépourvue d'*affectio societatis*.

**Mme Fabienne Keller et M. André Reichardt.** Tout à fait!

**M. François Bonhomme.** Ça ne va pas s'arranger!

**M. Claude Kern.** C'est pour ces raisons que nous souhaitons donner une réalité juridique, législative, à un fort « désir d'Alsace », exprimé par une très large majorité d'Alsaciens, 84 % selon les derniers sondages. Ce « désir d'Alsace » a été très bien observé et compris par Mme la ministre, Jacqueline Gourault, que je tiens à remercier de son excellent travail.

Ainsi que cela a été rappelé, ce désir aurait pu prendre plusieurs formes. Le Gouvernement a choisi ce qu'on pourrait appeler une fusion de départements améliorée, aboutissant à la création d'une collectivité dénommée « Collectivité européenne d'Alsace ». Ce choix me conduit à formuler un regret. Je regrette que nous n'ayons pas pu aller plus loin et aboutir à la création d'une collectivité à statut particulier. À mes yeux, cela aurait été la meilleure solution.

Pour autant, même si j'aurais donc préféré aller plus loin, je reconnais, associant mon collègue Jean-Marie Bockel à cette remarque, l'intérêt du compromis auquel nous sommes parvenus avec le Gouvernement. Ce compromis a abouti à la signature à l'hôtel Matignon, le 29 octobre 2018, d'une déclaration commune en faveur de la création d'une Collectivité européenne d'Alsace. J'apporte donc mon soutien au projet de loi qui nous est proposé aujourd'hui.

Ce soutien ne m'empêche pas de formuler certaines réserves à l'égard du texte initial déposé sur le bureau du Sénat. Les travaux de la commission des lois ont permis de lever la plupart de ces réserves. Je tiens d'ailleurs à saluer le travail de notre rapporteur, Agnès Canayer, qui, sans être alsacienne – personne n'est parfait! (*Sourires.*) –, a excellemment saisi les enjeux du texte et a proposé des améliorations salutaires. Sa tâche n'est pas aisée. Je suis certain qu'elle continuera en séance à faire preuve de pragmatisme, comme elle l'a fait en commission.

Je souhaite évoquer les avancées les plus importantes adoptées par la commission.

Le nouvel article 2 *bis* prévoit que la Collectivité européenne d'Alsace pourrait à titre expérimental se voir déléguer par la région l'octroi de tout ou partie des aides aux entreprises. Tout département pourrait d'ailleurs demander à bénéficier de la même expérimentation. Après l'adoption d'une disposition similaire dans le cadre de la proposition de loi relative à l'équilibre territorial et à la vitalité de la démocratie locale, adoptée le 13 juin 2018, c'est la deuxième fois que le Sénat tente de rectifier une orientation néfaste de la loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, la loi NOTRe. Selon Mme la rapporteure, cette dernière a « réduit à peau de chagrin les compétences économiques des départements au détriment de la proximité souvent

nécessaire en la matière ». Sans dessaisir la région, un tel mécanisme permettra d'introduire de la souplesse dans les politiques locales de développement économique.

À l'article 3, c'est à juste titre que la commission des lois a attribué le pouvoir de police de la circulation sur les autoroutes non concédées au président de la collectivité.

**M. Philippe Bas**, *président de la commission des lois*. Merci !

**M. Claude Kern**. Il était effectivement nécessaire de clarifier les règles applicables aux autoroutes transférées.

Enfin, il n'était pas souhaitable que les règles relatives à la composition du collège électoral concourant à l'élection des sénateurs du Bas-Rhin et du Haut-Rhin intègrent le champ de l'habilitation prévue à l'article 9. Je me félicite que la commission ait adopté mon amendement sur ce point et que la rapporteur ait introduit, à l'article 8, la répartition des conseillers départementaux et régionaux élus dans la section correspondante entre les collèges appelés à élire les sénateurs du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

Je termine mon intervention en évoquant l'aspect le plus symbolique et le plus sensible du débat : le nom de la collectivité. « Collectivité européenne d'Alsace » : voilà l'intitulé figurant à la fois dans la déclaration commune signée à Matignon le 29 octobre 2018, dans le décret du 27 février 2019 portant regroupement des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin – je précise que c'est la fusion des deux conseils départementaux, et non des deux départements – et dans le présent projet de loi.

Pour un Alsacien comme moi, comment défendre un autre intitulé aujourd'hui ? C'est celui sur lequel est fondé l'accord qui est l'objet même du projet de loi que nous examinons.

Contre l'avis du rapporteur, nos collègues du groupe socialiste et républicain ont fait adopter un amendement prévoyant la création d'un « département d'Alsace ». Pour nous, il s'agit d'une remise en cause du projet que nous défendons. Je regrette que cette modification ait été intégrée au texte de la commission, même si je suis d'accord pour dire que toutes les collectivités françaises ont une mission européenne. Je soutiendrai donc sans réserve les amendements visant à rétablir l'intitulé : « Collectivité européenne d'Alsace ».

Malgré ce dernier aspect, je tiens une fois encore à saluer la qualité du travail réalisé par la commission des lois. À l'exception du nom de la collectivité, le texte qu'elle nous propose aujourd'hui est enrichi, sans que soient remis en cause les équilibres initiaux défendus par le Gouvernement.

C'est donc avec fierté que je vous appelle tous, mes chers collègues, à adopter ce projet de loi créant la Collectivité européenne d'Alsace. *Merci fer euer Unterstetz! Merci pour votre soutien! (Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste et sur des travées du groupe Les Républicains. – Mme Patricia Schillinger applaudit également.)*

**Mme la présidente**. La parole est à Mme Catherine Troendlé.

**Mme Catherine Troendlé**. « La dénomination "Collectivité européenne d'Alsace" a disparu ; vive le département d'Alsace ! » C'est ainsi que pourrait s'intituler la chronique d'une mort annoncée.

Non, nous ne voulons pas d'un simple « département d'Alsace », qui ne correspond pas au mandat que les Alsaciens nous ont confié ! Le « désir d'Alsace », porté par les deux présidents des conseils départementaux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, a conduit le Gouvernement à exprimer une

volonté d'accompagnement qui nous semblait pourtant claire. Mais était-elle aussi explicite et aussi volontariste ? J'ai encore la faiblesse de le croire.

L'accord signé à l'hôtel de Matignon, arraché aux forceps au Gouvernement, a créé la Collectivité européenne d'Alsace, le 29 octobre dernier. Cette collectivité doit être dotée de compétences élargies, supradépartementales, dans les domaines dans lesquels l'Alsace excelle ou doit se renforcer, comme la coopération transfrontalière, le tourisme, le bilinguisme ou la mobilité. Fin de l'acte I<sup>er</sup>.

Il nous fallait attendre les deux délibérations concordantes des conseils départementaux, puis le décret en Conseil d'État, et enfin le texte de loi ; c'est chose faite. Fin de l'acte II.

Mes chers collègues, nous allons écrire ensemble l'acte III d'un événement historique qui pourrait se terminer en drame ou en espoir pour les Alsaciens, les citoyens et les élus, tous unis pour défendre le même objectif.

Mais loin de moi une démarche de repli ! Nous voulons assurément que l'expérience alsacienne puisse être transposable, pour ce qui concerne certaines de ses compétences élargies et renforcées, à d'autres territoires.

Je ne reviendrai pas sur les sondages, les pétitions, les mobilisations ou les délibérations prises en conseil municipal. Toutes ces actions ont conduit à construire et à réitérer le désir d'Alsace. Des milliers d'Alsaciens se sont exprimés.

À cet appel, nous devons répondre par une action construite, institutionnelle et efficiente dans les domaines qui ont été déclinés dans l'accord de Matignon.

À cet instant, je veux remercier tout particulièrement Mme la rapporteur, Agnès Canayer, de son écoute, de sa grande disponibilité et de son souci permanent d'accompagner ce texte jusqu'à la fin du parcours législatif dans les meilleures conditions possible. Je la remercie également d'avoir repris à son compte quelques-uns de mes amendements.

Le texte de loi est un premier pas dans la bonne direction. Mais il ne va évidemment pas assez loin.

Les coopérations transfrontalières doivent être renforcées. Je proposerai donc un amendement tendant à ce que la collectivité soit chargée d'organiser les modalités de mise en œuvre du schéma alsacien de coopération transfrontalière.

En matière de mobilité, l'Alsace doit pouvoir se battre à armes égales avec l'Allemagne contre le trafic insupportable des poids lourds, notamment en instaurant des contributions spécifiques qui pèseront sur les usagers des routes concernées.

De plus, le texte doit prévoir la prise en charge par l'État des éventuels surcoûts des opérations de travaux inscrites au contrat de plan État-région 2015-2020 et transférées à la collectivité en 2021.

S'agissant du tourisme, de nouvelles prérogatives sont nécessaires. Je pense notamment à la possibilité donnée à la collectivité de coordonner sur son territoire la politique du tourisme.

Enfin, si deux collectivités vont fusionner pour devenir une collectivité unique, originale, il n'est nullement question de fusion des deux entités administratives, même si le Gouvernement a exprimé un engagement en ce sens. Je vous présenterai donc un amendement tendant à conforter la pérennité de la préfecture du Haut-Rhin comme chef-lieu de la nouvelle collectivité. *(Exclamations.)* Je vous rappelle qu'il en fut de même pour la région Grand Est et Strasbourg ;

personne ne s'en est ému. Mon amendement ne fixera en rien le siège à Colmar, la collectivité restant totalement libre de son choix.

Mes chers collègues, après tant d'attentes et d'espoirs déçus pour les Alsaciens, ce texte se doit d'être ambitieux. Je suis convaincue que nous y contribuerons tous ensemble. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. le président de la commission des lois applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guy-Dominique Kennel.

**M. Guy-Dominique Kennel.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, permettez-moi un instant de revenir en 2013. Nous proposons alors de créer une vraie région Alsace, regroupant les compétences de la région et des deux départements, avec des conseillers territoriaux pour élus. C'eût été, j'en suis persuadé, la meilleure formule pour notre territoire et pour bien d'autres.

Malheureusement, le référendum ne fut pas concluant. Ce fut pour moi un échec douloureux ! Mais rien n'étant jamais définitif, l'espoir revint le 22 janvier 2018, par le biais de la lettre de mission du Premier ministre demandant au préfet, M. Jean-Luc Marx, de mener une réflexion sur l'évolution des deux départements alsaciens.

Espoir donc à la lecture du rapport très fouillé de M. Jean-Luc Marx, dont je vous livre quelques extraits. Premièrement : « l'Alsace s'est forgé une identité propre au cœur de l'Europe ». Deuxièmement : « Depuis la création, au 1<sup>er</sup> janvier 2016, de la région Grand Est, il n'existe plus de collectivité territoriale d'Alsace. » Troisièmement : « Au-delà des interrogations sur l'avenir administratif du territoire, le "désir d'Alsace" dépasse le registre institutionnel. » Quatrièmement, et c'est le point qui me semble le plus important : « une simple addition des deux départements serait mal comprise [...] un véritable projet de territoire [...] pourrait se traduire par l'attribution de compétences nouvelles. »

Espoir encore, madame la ministre, lorsque, à la suite de ce rapport, vous avez organisé, avec vos services, de multiples réunions, aussi bien dans votre ministère qu'à l'occasion de nombreux déplacements en Alsace, ce dont je vous sais gré ! Vous connaissez par ailleurs la sympathie que je vous porte depuis bien longtemps.

Espoir enfin, lorsque vous annoncez la volonté du Gouvernement de conclure cette démarche par une déclaration commune suivie d'un projet de loi.

Mais l'espoir a rapidement cédé la place au doute le 29 octobre 2018, à la lecture de la déclaration de Matignon, que j'ai qualifiée le soir même, de « légère, voire transparente » ; elle reporte l'essentiel en 2021.

J'ai également des doutes sur la volonté du Gouvernement d'aller au-delà de la fusion des deux départements et de répondre réellement au fort et légitime « désir d'Alsace ».

Finalement, à la lecture du projet de loi dont nous allons débattre, le doute a disparu, au profit, malheureusement, de la déception !

Je ne m'attarderai pas sur la dénomination de cette nouvelle collectivité, dite européenne, car transfrontalière. La France étant européenne, toutes les collectivités le sont !

Oui, déception quant à la notion de chef de file à propos de l'action transfrontalière. Vous la bridez par de nombreux critères, à tel point que la nouvelle collectivité organisera

peut-être, mais n'aura aucune compétence à décider. Gérer les fonds européens, par exemple, eût été une réelle compétence à lui confier.

Déception encore, en constatant que le seul et réel transfert de compétence proposé est en réalité un transfert de charge à moyen et long termes. Je veux parler des routes nationales et des autoroutes non concédées. La charge nette est d'au moins 50 millions d'euros, compensation déduite. Belle opération de générosité de l'État à son propre égard !

Déception aussi quant aux autres compétences évoquées dans le projet de loi. Elles ne sont ni nouvelles ni renforcées, puisqu'elles existent déjà et sont exercées par ailleurs, qu'il s'agisse de la politique en matière de bilinguisme, du tourisme ou du sport.

Déception enfin de constater que trop de mesures seront prises par voie d'ordonnance, alors qu'elles pourraient être utilement précisées dans la loi.

Madame la ministre, j'ai salué votre qualité d'écoute. Je vous exhorte à entendre pareillement la demande des Alsaciens en répondant positivement aux amendements de la commission des lois. Je salue d'ailleurs notre excellente collègue Agnès Canayer, rapporteur sur ce texte.

**Mme la présidente.** Il faut conclure, mon cher collègue.

**M. Guy-Dominique Kennel.** L'Alsace souhaite non pas se singulariser, mais être une nouvelle fois terre d'expérimentation au profit de tous, comme elle l'a toujours été.

**Mme la présidente.** Veuillez conclure !

**M. Guy-Dominique Kennel.** La France est riche de ses diversités : se sentir savoyard, basque, berrichon, corse ou alsacien, c'est avant tout se sentir français, et être fier de sa région ! Madame la ministre, l'Alsace vaut mieux, la France vaut plus ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jacques Bigot. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. Jacques Bigot.** Cher Guy-Dominique Kennel, l'Alsace aussi est riche de sa diversité ; il arrive qu'il y ait un socialiste en Alsace ! (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées.*) Certes, il s'exprime ce soir entre plusieurs membres du groupe Les Républicains, pour exhorter à rechercher une synthèse et à essayer de trouver un point d'accroche. En examinant ce texte, nous devons faire preuve d'exigence en matière de décentralisation à l'égard du Gouvernement.

J'entends le « désir d'Alsace ». Il est logique. Nous parlons d'une vallée rhénane de quasiment 2 millions d'habitants, sur un territoire relativement restreint. Il est évident que les Alsaciens peuvent ressentir le besoin d'exister. D'ailleurs, ils existent, mais pas forcément ainsi que vous les décrivez.

Lorsque les Alsaciens se sont exprimés en 2013, ils n'ont, me semble-t-il, pas réussi telle synthèse. Je le rappelle, le département du Haut-Rhin a voté contre le projet de regroupement en une seule région, et le débat sur la place respective de Colmar et de Strasbourg – il faut peut-être évoquer aussi celle de Mulhouse – était déjà vif ; parfois, il faut trouver des accords.

Le vrai problème des Alsaciens vis-à-vis du Grand Est, mais c'est vrai aussi pour d'autres régions, se pose en ces termes : s'agit-il d'une véritable décentralisation ou d'un moyen pour l'État d'opérer une recentralisation ?



Nos concitoyens réclament de la proximité. Je le rappelle, les grandes régions que nous avons adoptées étaient déjà prônées dans les rapports Mauroy, Balladur et Raffarin-Krattinger, ce dernier rapport recommandant par exemple de réduire le nombre de régions françaises à dix ou onze. Mais lorsque nous avons adopté ce projet, nous n'avons jamais dit qu'il ne devait y avoir qu'une seule agence régionale de santé, une ARS, ou qu'un seul rectorat dans le Grand Est ; d'ailleurs, M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse étudie la possibilité d'avoir trois rectorats dont l'un chapeauterait les deux autres.

Ce que réclament nos concitoyens, c'est de la proximité sur les territoires. M. Richard Ferrand, président de l'Assemblée nationale, a déclaré aujourd'hui dans *Les Échos* qu'il faudrait faire une loi des territoires. Mais est-ce que cela garantira la proximité sollicitée par nos concitoyens ?

La fusion des départements, à laquelle je suis favorable, est décidée par les deux conseils départementaux ; elle permet effectivement à l'Alsace d'exister en tant que département. Dès lors, pourquoi s'accrocher au nom ? En fait, si vous vous y accrochez, c'est parce qu'il y a une forme de tromperie.

**Mme Catherine Troendlé.** Sûrement pas !

**M. Jacques Bigot.** Certains Alsaciens – Guy-Dominique Kennel vient de le rappeler – souhaitent une collectivité à statut particulier ; je pense qu'André Reichardt, auteur d'un amendement en ce sens, le confirmera dans quelques instants. (*M. André Reichardt acquiesce.*)

Mais si on veut une collectivité à statut particulier, il ne faut pas l'appeler « Collectivité européenne d'Alsace ». Madame la rapporteur, je vous remercie d'avoir, à l'issue de votre excellent travail, reconnu qu'il s'agissait simplement d'un département. Faut-il dès lors l'appeler autrement que « département » ? On peut se poser la question, mais ce n'est pas le sujet.

Soyons clairs à l'égard de nos concitoyens : disons-leur que c'est la fusion des deux départements. Au demeurant, madame la ministre, la Direction générale des collectivités locales, la DGCL, devra un jour traiter un problème. Nous aurons à la fois deux départements qui correspondent à des circonscriptions administratives d'État, le Haut-Rhin et le Bas-Rhin, et le département qui correspond à la désignation d'une collectivité territoriale. Cela va créer de la confusion et des incompréhensions.

Mais, comme l'a souligné le Conseil d'État, cela ne justifie pas le terme « Collectivité », encore moins ceux de « Collectivité européenne ». À la limite, on pourrait envisager de garder l'adjectif « européenne » si, à l'issue du débat, le département d'Alsace avait une véritable compétence transfrontalière, d'ailleurs indispensable – depuis Paris, on voit les choses de manière hexagonale. Avoir une compétence transfrontalière, c'est pouvoir discuter et négocier directement avec le Land voisin, qui a des compétences.

Je vous propose de permettre au département d'Alsace de négocier directement des échanges d'enseignants avec les Länder qui engagent des enseignants. Je vous propose de faire un schéma régional transfrontalier en matière de santé, là où l'ARS le refuse : du point de vue de cette dernière, il faut s'occuper des hôpitaux jusqu'aux frontières ; ce qui se passe de l'autre côté du Rhin n'a aucun intérêt. Je vous propose de permettre au département de faire une programmation pluriannuelle.

Mes chers collègues, si nous réussissons à donner aux Alsaciens ce département avec quelques compétences nouvelles qui seront peut-être utiles pour d'autres départe-

ments frontaliers, nous aurons réussi. Ayons donc ce débat sur la décentralisation au lieu de nous battre sur un nom qui va tromper les Alsaciens ; je pense qu'il faut leur dire la vérité. Ce que nous avons réussi est un pas, un petit pas. Mais le grand pas que nous devons à tous les Français, c'est une vraie décentralisation ; celle-là, nous ne l'avons pas ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Reichardt.

**M. André Reichardt.** Madame la présidente, madame la ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, autant être clair tout de suite : la Collectivité européenne d'Alsace est une mauvaise réponse à une bonne et vraie question. Car même si ce projet de loi est censé mettre en œuvre la déclaration de Matignon du 29 octobre dernier, les Alsaciens, dans leur immense majorité, n'ont jamais demandé la nouvelle structure territoriale qu'on leur propose ! Ils ont dit ce qu'ils revendiquent dans trois sondages successifs réalisés sur les deux dernières années, à savoir, pour plus de 83 % d'entre eux, une collectivité territoriale disposant des pouvoirs de leur ancienne région Alsace et, pour 66 %, une sortie de la région Grand Est !

En d'autres termes, dès l'origine, ils ont fait partie de ces Français qui n'ont pas accepté le découpage totalement arbitraire et absurde des nouvelles régions, ainsi que la loi NOTRE qui a suivi.

Leur souhait à ce jour reste le même : revenir à la raison, grâce au retour à des collectivités régionales qui ont un sens en termes d'identité, d'espace et de projet. Ce serait pour eux, ce serait pour nous, ouvrir un nouvel acte de la décentralisation dans notre beau pays, la France !

Aujourd'hui, on leur propose de fusionner leurs deux départements en un, avec les seules compétences départementales, auxquelles on ajoute un unique transfert de la part de l'État, celui des routes non concédées et des autoroutes situées en Alsace. Autant dire que cette proposition ne les satisfait pas : ils entendent à tout le moins que d'autres compétences significatives soient ajoutées. Ce sera l'objet d'amendements qui vont être examinés tout à l'heure.

Ce qui est au moins aussi grave, c'est que malheureusement ce texte suscite des incompréhensions dans les deux autres anciennes régions du Grand Est, en premier lieu chez nos collègues et amis de ces territoires, et qu'il divise, au lieu de rassembler sur les objectifs d'une vraie décentralisation que nous sommes nombreux dans cet hémicycle à appeler de nos vœux.

*In fine*, il ne satisfait personne ! Sans compter que sur le plan juridique, le projet de loi soulève un certain nombre de questions que le Conseil d'État n'a pas manqué de relever, mais que le Gouvernement a décidé d'ignorer.

La Haute Assemblée peut-elle sortir de ce débat par le haut ? À mon sens, oui, si elle voit dans la satisfaction du désir profond des Alsaciens une sorte de galop d'essai d'un acte III de la décentralisation pour notre pays. Il faut faire droit, mes chers collègues, à divers amendements déposés par les sénateurs d'Alsace, le premier d'entre eux visant à la reconnaissance dans cette Collectivité européenne d'Alsace d'une collectivité territoriale à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution.

Dès lors que ce statut lui aura été reconnu, des compétences spécifiques à son territoire, même si elles ne devaient s'exercer qu'à titre de chef de file, peuvent et pourront lui être dévolues. Ce serait un signe fort manifesté par le Sénat en

faveur de la respiration de nos territoires. Cela pourrait incontestablement inspirer d'autres expériences dans notre pays.

Le Sénat, chambre des territoires, y est-il prêt? Ces trois jours de débat nous le montreront. Mes chers collègues, nous avons là une occasion à ne pas manquer!

**Mme la présidente.** La parole est à M. François Grosdidier.

**M. François Grosdidier.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame la rapporteur, mes chers collègues, comme je l'ai dit en soutenant la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, ce projet de loi est une mauvaise réponse à de bonnes questions. Je pense à la question du « désir d'Alsace ». Mais il existe en France d'autres désirs de reconnaissance d'identités territoriales ou régionales tout aussi légitimes. Je pense aussi à la question du besoin de décentralisation, de subsidiarité et de proximité.

La réforme mettant en place le conseiller territorial conservait la proximité avec l'élection cantonale, simplifiait et faisait économiser en supprimant les doublons entre le département et la région. Elle respectait la subsidiarité en permettant d'exercer chaque compétence à l'échelon le plus pertinent. Son abolition avait conduit le gouvernement socialiste à constituer d'immenses régions dont beaucoup – c'est le cas de celle du Grand Est – n'étaient souhaitées par personne.

L'actuel gouvernement aurait pu revenir sur cette décision et reprendre l'idée du conseiller territorial. Il a décidé de maintenir ces grandes régions. Il est vrai que tous sont fatigués des réformes de structure, de l'intercommunalité à la région. Elles accaparent les élus au détriment de leur mission, qui est d'abord de s'occuper des problèmes des citoyens et de soutenir des projets concrets. Or, quand on est accaparé par soi-même, on n'a pas le temps de s'occuper des autres.

Mais ces grandes régions ne pourraient avoir un sens qu'avec des compétences et des moyens. Le président François Hollande prétendait les bâtir sur le modèle de celles de nos voisins européens. Pourtant, ailleurs en Europe, les régions ne sont pas nécessairement grandes. Le Land de la Sarre, voisin de mon département, la Moselle, compte moins d'habitants que celui-ci, mais le budget par habitant est dix fois plus important que ceux de la Moselle et de la région réunis!

Ces grandes régions ne pourraient avoir un sens que par le transfert massif des compétences non régaliennes de l'État, avec les moyens correspondants. Mais voilà, l'État ne lâche pas prise.

L'État, qui est en difficulté, pour ne pas dire en faillite, quant à ses missions régaliennes, si l'on en juge par l'état matériel des armées et de nos forces de sécurité intérieure, et pire encore de la justice – juridictions et administration pénitentiaire –, aurait tout à gagner à se concentrer sur le régalien. Or il ne lâche pas prise, y compris sur les compétences déjà décentralisées.

Son rôle devrait se limiter à l'édition des normes, comme pour l'Europe, et au contrôle juridictionnel. Or il cherche toujours à régenter la mise en œuvre des compétences décentralisées.

Il n'y a plus de doublons entre les collectivités territoriales, mais il y a systématiquement doublon entre l'État et les collectivités. Une commune ou un EPCI ne peut pas faire un plan local d'urbanisme, un PLU, sans qu'un fonctionnaire

de la direction départementale des territoires, la DDT, ne vienne lui expliquer où placer telle zone et comment la classer!

Les départements ne sont pas libres dans l'exercice de leurs compétences sociales, mais ils sont les agents d'exécution de la technocratie d'État, et ce, à la lettre. *Idem* pour les régions en matière de formation.

L'État devrait aussi et surtout transférer ses compétences non régaliennes aux régions : le service public de l'emploi, celui de l'orientation, l'environnement, les routes encore nationales et les autoroutes non concédées... Il devrait permettre aussi une organisation beaucoup plus libre et souple des collectivités territoriales à tous les niveaux.

**Mme la présidente.** Veuillez conclure, mon cher collègue!

**M. François Grosdidier.** Voilà pourquoi le Gouvernement a tort quand il renforce cette tendance technocratique et accorde un régime particulier à ceux qui ont crié le plus fort leur demande légitime de reconnaissance!

J'ai bien entendu que ces problématiques n'avaient pas échappé à la commission des lois et que cette dernière appelle à un prolongement.

**Mme la présidente.** Je vous demande de bien vouloir conclure!

**M. François Grosdidier.** J'ai bien noté l'ouverture de Mme la rapporteur à certains amendements tendant à généraliser certains droits que le Gouvernement entendait réserver à la seule collectivité alsacienne. Les débats en décideront!

**M. Philippe Bas, président de la commission des lois.** C'est vrai!

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de la motion tendant au renvoi à la commission.

#### Demande de renvoi à la commission

**Mme la présidente.** Je suis saisie, par M. Grosdidier, d'une motion n° 2.

Cette motion est ainsi rédigée :

En l'application de l'article 44, alinéa 5, du règlement, le Sénat décide qu'il y a lieu de renvoyer à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, le projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (n° 413, 2018-2019).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour dix minutes, un orateur d'opinion contraire, pour dix minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. François Grosdidier, pour la motion.

**M. François Grosdidier.** Je n'utiliserai pas tout mon temps de parole, d'autant qu'en présentant la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité j'ai assez souligné la faiblesse de ce projet de loi, qui est de donner à une fraction du territoire des droits demandés par l'immense majorité des territoires de notre pays.

Au-delà de la question juridique et constitutionnelle, j'ai également expliqué comment une solution acceptée pour une collectivité, mais refusée pour sa voisine, pouvait créer des désordres sur le terrain et être la cause de préjudices considérables. Je crains que ce texte de compromis ne crée des frustrations de part et d'autre.

Les grandes régions ont été imposées aux territoires contre leur volonté et en dépit du bon sens. Ce découpage est absurde pour gérer les compétences des anciennes régions et celles qui remontaient des départements. Il n'aurait un sens que pour gérer des compétences qui descendraient de l'État!

Comme nous l'avons vu en commission, ce texte ne concernant que l'Alsace et non l'ensemble du territoire national est, hélas!, difficilement amendable. Comment en effet le modifier pour que les nouvelles compétences reconnues à l'Alsace soient étendues à tous les départements? Les débats nous le diront. Et il sera encore plus difficile d'étendre ces nouvelles compétences aux autres départements quand elles visent des routes nationales, par exemple, qui devraient relever des régions.

Enfin, la question d'une révision du périmètre d'une région ne devrait pas être taboue. Pour autant, on ne peut l'aborder sans mesurer les incidences d'une telle révision notamment pour les territoires agglomérés à la nouvelle région, lesquels devraient quoi qu'il en soit donner leur avis.

Bref, qu'il s'agisse du périmètre ou des compétences, il est difficile de traiter de telles questions au détour d'amendements sur un texte qui ne concerne qu'un territoire. C'est encore plus difficile quand certains amendements sont frappés d'irrecevabilité. Tout cela appelle un autre projet de loi ou à tout le moins à un renvoi du texte à la commission.

**M. Yves Détraigne.** Très bien!

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Muriel Jourda, contre la motion.

**Mme Muriel Jourda.** Madame la présidente, madame le ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame le rapporteur, mes chers collègues, dans l'objet de cette motion, François Grosdidier, même s'il ne l'a pas détaillé en séance, fait état de l'injustice qu'il y aurait à conférer aux départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin des compétences que d'autres départements ne peuvent avoir et auxquelles ils ne peuvent prétendre. Le cas de la Moselle a notamment été évoqué au prétexte que ce département présenterait certaines similarités avec l'Alsace, en particulier le régime concordataire. Pour autant, je ne crois pas que le régime concordataire ait beaucoup de rapport avec les compétences dont nous parlons ce soir, je pense notamment à la gestion des réseaux autoroutiers et à la promotion du bilinguisme!

De surcroît, la similitude n'est pas l'identité. En réalité, l'Alsace présente certaines particularités. Je citerai l'exemple de la gestion des réseaux autoroutiers. Je vous renvoie à l'avis du Conseil d'État, qui a souligné les problématiques inhérentes au transport routier dans le sillon rhénan.

Par ailleurs, et c'est le point le plus important, renvoyer ce texte à la commission reviendrait pour le Sénat à ne pas jouer son rôle de chambre des collectivités territoriales!

**M. Philippe Bas,** président de la commission des lois. Exactement!

**Mme Muriel Jourda.** Nous nous trouvons dans une situation qui est acquise : la fusion existe ; elle a été acceptée par les présidents des conseils départementaux du Haut-Rhin et du

Bas-Rhin, et par le président du conseil régional ; le décret a été pris ; tous les accords ont été négociés avec l'État. Nous sommes aujourd'hui en situation de discuter des compétences, nous sommes aussi en situation – ce point n'a pas été évoqué, car il fait consensus – de discuter de la migration des personnels et des moyens du transfert des compétences. C'est ici et maintenant qu'il faut le faire, c'est ici et maintenant que nous devons en traiter!

C'est ce que nous ferons, sauf si le Sénat ne joue pas son rôle, qui est de traiter les difficultés des collectivités territoriales!

Bien sûr, nous ne pouvons que partager l'opinion de notre collègue lorsqu'il indique qu'il convient de ne pas multiplier anarchiquement les statuts spécifiques. Néanmoins, dans la mesure où nous sommes devant un fait accompli puisque le décret a été pris, nous devons considérer ce projet de loi comme une mesure *ad hoc* visant à prendre en compte le « désir d'Alsace » tel qu'il a été exprimé par les Alsaciens et maintes fois évoqué ce soir.

Ce texte vise aussi à prendre en considération le compromis trouvé par le Gouvernement avec les élus locaux et à intégrer la nécessité d'adapter dès aujourd'hui la situation de cette nouvelle collectivité. Cela ne signifie pas que la question d'un approfondissement de la décentralisation est illégitime, bien au contraire. Sur ce point, nous partageons tous l'opinion qui a été émise à de nombreuses reprises. Mais ce n'est pas le sujet ce soir.

Ce soir, prenons le temps de discuter de ce projet de loi dont le manque d'ambition a été relevé par nombre d'entre nous. Prenons le temps de l'améliorer. Prenons le temps d'offrir aux Alsaciens des solutions qui ne sont certes pas idéales, mais qui seront un premier pas du Sénat vers eux. C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous invite à ne pas adopter cette motion tendant au renvoi à la commission. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe La République En Marche.)*

**M. Philippe Bas,** président de la commission des lois. Très bien!

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission?

**Mme Agnès Canayer,** rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. La commission est défavorable à cette motion pour des raisons déjà longuement évoquées. Comme vient de le souligner à juste titre Mme Jourda, ce texte est un premier pas en faveur des Alsaciens. Il est basé sur un compromis que le travail en commission a déjà largement amplifié et que nous contribuerons à agrémenter encore au cours des débats. Il convient non pas de le renvoyer en bloc, mais bien d'en discuter.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Jacqueline Gourault,** ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. De nombreux sénateurs et sénatrices ont salué l'excellent travail réalisé par la commission et par Mme la rapporteure. Cela suffit à témoigner du fait qu'il est inutile de renvoyer ce texte à la commission.

**Mme Catherine Troendlé.** Absolument!

**Mme la présidente.** Je mets aux voix la motion n° 2, tendant au renvoi à la commission.

*(La motion n'est pas adoptée.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI RELATIF AUX COMPÉTENCES DU DÉPARTEMENT  
D'ALSACE

**Articles additionnels avant l'article 1<sup>er</sup>**

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 44 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 30 rectifié, présenté par MM. Masson et Reichardt et Mme Kauffmann, est ainsi libellé :

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La présente loi n'entre en vigueur qu'après que les pouvoirs publics ont organisé une consultation des électeurs du département d'Alsace. Cette consultation, dans une logique de référendum local, a pour objet de demander aux Alsaciens s'ils souhaitent le rétablissement d'une région Alsace de plein exercice.

La parole est à M. André Reichardt.

**M. André Reichardt.** Dans son avis, le Conseil d'État a souligné à très juste titre que la Collectivité européenne d'Alsace n'est ni plus ni moins qu'un département créé par la fusion des deux départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.

Cet amendement vise à mettre en œuvre une consultation des électeurs du département d'Alsace, qui, dans une logique de référendum local, a pour objet de demander aux Alsaciens s'ils souhaitent ou non le rétablissement d'une région d'Alsace de plein exercice.

Compte tenu des trois sondages que j'ai évoqués, il serait souhaitable – même si l'on nous dit que ce ne sont que des sondages ! – de passer à un exercice pratique et d'organiser un référendum.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 6 rectifié *bis*, présenté par MM. Masson et Reichardt et Mme Kauffmann, est ainsi libellé :

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, une consultation dans une logique de référendum est organisée dans le ressort territorial du département d'Alsace. Son objet est de permettre aux électeurs concernés de dire s'ils souhaitent que le territoire de cette collectivité sorte de la région Grand Est à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

La parole est à M. André Reichardt.

**M. André Reichardt.** Cet amendement se justifie par son texte même. Cette fois, la consultation concerne le souhait de sortir de la région Grand Est.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 29 rectifié, présenté par MM. Masson et Reichardt et Mme Kauffmann, est ainsi libellé :

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Une consultation est organisée dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi afin que les électeurs inscrits sur les listes électorales du département d'Alsace donnent leur avis sur le rétablissement de l'Alsace en tant que région de plein exercice avec corrélativement sa sortie de la région Grand Est.

La parole est à M. André Reichardt.

**M. André Reichardt.** Cet amendement est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** La commission est défavorable à ces trois amendements, puisqu'ils visent à recourir au référendum pour la sortie de l'Alsace du Grand Est – soit avant, soit après l'entrée en vigueur de la loi – alors même que le département d'Alsace n'existe pas encore. Redécouper les nouvelles régions alors qu'elles ne sont pas encore stabilisées et recourir de nouveau au référendum n'est pas selon moi une solution.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Le Gouvernement est défavorable à ces trois amendements.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Les auteurs de ces amendements veulent refaire le référendum de 2013 au motif qu'il n'y avait pas assez de votants !

**M. André Reichardt.** Pas du tout !

**M. Pascal Savoldelli.** Mais quel élu se plaint d'avoir été élu malgré une faible participation et demande de refaire un tour ? (*Protestations sur des travées du groupe Les Républicains.*) Acceptez le débat, mes chers collègues : nous n'allons pas écouter uniquement M. Grosdidier toute la nuit ! (*Sourires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

**M. Philippe Bas, président de la commission des lois.** Personne ne s'en plaint ! (*Sourires.*)

**M. Pascal Savoldelli.** Nous, nous respectons le vote des Alsaciens en 2013. Quoi qu'il en soit, même si vous souhaitez qu'un référendum donne un autre résultat, nous voterons en faveur de ces amendements, mais pour que les citoyens puissent donner leur avis.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote. (*Exclamations amusées sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Plusieurs sénateurs du groupe Les Républicains.** Ah, le voilà enfin !

**M. Jean Louis Masson.** J'étais présent, arrêtez de dire n'importe quoi ! Je n'ai simplement pas voulu interrompre mon collègue André Reichardt dans la présentation des amendements ! (*Protestations sur les mêmes travées.*)

**Mme la présidente.** Un peu de calme, mes chers collègues !

**M. Jean Louis Masson.** Monsieur Savoldelli, en 2013, la question portait sur la fusion des départements. Il ne s'agissait pas de supprimer la région Alsace !

**M. Pierre-Yves Collombat.** Mais on ne la supprime pas ce soir !

**M. Jean Louis Masson.** Dire que les Alsaciens ont déjà voté en 2013 sur ce point, c'est une déformation de la vérité, voire un mensonge !

Pour ma part, il me paraît évident qu'il y a un « désir d'Alsace ». Ce texte est donc un minuscule pas non en ce sens, mais pour faire quelque chose...

Je comprends malgré tout ceux qui nous disent : finalement, ce texte est mieux que rien, votons-le ! Certes, mais rien ne nous empêche de surcroît de demander l'avis des Alsaciens par référendum.

Parmi ceux qui affirment qu'il faut adopter ce texte, il existe deux catégories.

Il y a tout d'abord ceux qui sont honnêtes et qui pensent que ce projet de loi est véritablement un pas en avant. Pourquoi seraient-ils alors opposés à ce que l'on demande l'avis des Alsaciens puisque le Gouvernement ne veut rien savoir et qu'il s'obstine, malgré les sondages, à prétendre que les Alsaciens ne souhaitent pas retrouver une vraie région Alsace autonome ?

Il y a ensuite ceux qui sont de mauvaise foi. Ils veulent adopter ce texte en prétendant qu'il s'agit d'un petit pas, mais avec l'idée d'en rester là !

Je le dis très clairement : si l'amendement n° 30 rectifié n'est pas adopté, cela signifie, chers collègues, que vous voulez majoritairement étouffer l'Alsace !

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

**M. André Reichardt.** En aucun cas nous ne voulons refaire le référendum de 2013 ! En 2013, M. Kennel l'a rappelé, le référendum portait sur la possibilité de créer un conseil d'Alsace par fusion des deux départements et de la région. Rien de tel en l'espèce !

**M. Pierre-Yves Collombat.** Le référendum initial était encore mieux que celui-là !

**M. André Reichardt.** Il s'agit uniquement de poser aux Alsaciens une question très simple : voulez-vous retrouver votre région telle qu'elle existait préalablement ?

**M. Pierre-Yves Collombat.** Oui, mais c'est nul !

**Mme la présidente.** La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

**M. René-Paul Savary.** Il faut garder à l'esprit que la région Grand Est a été constituée contre l'avis majoritaire d'un certain nombre de sénateurs et de députés. Il faut aussi penser à ceux qui sont associés à cette région.

J'aurais pu être tenté de voter l'amendement n° 30 rectifié, car l'Alsace l'avait réclamé. D'ailleurs, au moment de l'examen du projet de loi NOTRe, j'ai soutenu l'idée – certains s'en souviennent – que nous n'avions nul besoin d'une grande région compte tenu de l'existence d'une métropole européenne telle que Strasbourg ou Lille. La métropole et une petite région auraient suffi à garantir l'attractivité du territoire et à assurer sa renommée.

Mes arguments contre la mise en place de la grande région Grand Est étaient les suivants : 100 habitants au kilomètre carré pour la Champagne-Ardenne ou la Lorraine contre 220 habitants au kilomètre carré pour l'Alsace ; des PIB équivalents en Champagne-Ardenne et en Lorraine et un PIB beaucoup plus important en Alsace ; un taux de chômage équivalent en Champagne-Ardenne et en Lorraine pour un taux de chômage nettement inférieur en Alsace, ce qui n'a pas changé, car le territoire est tourné plus volontiers vers l'Est. Cette grande région a néanmoins été mise en place, avec les incohérences que l'on sait.

J'habite une commune située à 100 kilomètres de Paris et ma capitale régionale, imposée par vote à la demande de l'Alsace, est Strasbourg ! Le Grand Est est la seule région qui n'a pas eu le choix de sa capitale, dont acte !

Je pourrais donc être tenté de voter cet amendement, mais je ne le ferai pas. Pourquoi demander l'avis des Alsaciens et non celui des Champardennais ou des Lorrains ? Sont-ils d'accord pour que l'Alsace quitte la région Grand Est ? Nous aussi, après tout, nous l'avons subie cette grande région ! Elle s'est maintenant forgée. Quel sens cela a-t-il de remettre sans arrêt en cause le découpage territorial ? Il est essentiel d'avancer !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 30 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

**M. Jean Louis Masson.** Pour ma part, je suis partisan d'un référendum dans chacune des régions pour savoir si les habitants veulent ou non un retour à l'ancien découpage. L'aberration a été de concevoir de grandes régions qui n'ont aucun sens, aucune solidarité interne et qui sont démesurément étendues.

C'est une gigantesque erreur, même si tout le monde ici fait semblant de ne pas s'en rendre compte et affirme que c'est très bien. Je le dis haut et fort : c'est faux !

Demandez à nos concitoyens : ils ne savent même pas qui sont leurs conseillers régionaux et ne connaissent pas leur rôle ! Il y a un décalage total par rapport à la réalité des territoires : les gens viennent nous demander à qui ils doivent s'adresser à l'échelon régional pour relayer leurs préoccupations !

J'avais d'ailleurs préparé un amendement visant à proposer un référendum dans chacune des régions, afin de savoir si celles-ci souhaitaient être rétablies dans leurs limites précédentes, mais il a été frappé d'irrecevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution. Il reste donc les amendements dont nous discutons, qui sont rédigés un peu différemment.

Contrairement au précédent, l'amendement n° 6 rectifié *bis* ne subordonne pas la mise en œuvre de la loi à l'organisation d'un référendum, mais tend simplement à imposer la tenue d'une telle consultation.

Indépendamment du fait qu'il me semblerait bienvenu de prendre l'avis des deux autres anciennes régions, cet amendement est important pour l'Alsace, car ce référendum permettrait de savoir si le Gouvernement a raison d'affirmer que tout va bien ou s'il se moque du monde et prend les Alsaciens pour des imbéciles en prétendant régler leurs problèmes tout en sachant très bien qu'il n'en est rien.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 6 rectifié *bis*.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

**M. Jean Louis Masson.** L'amendement n° 29 rectifié est très semblable au précédent.

Je constate que, dans cette enceinte, peu nombreux sont les sénateurs qui sont disposés à permettre l'expression du suffrage universel ! C'est intéressant pour les « gilets jaunes »,... *(Exclamations agacées sur les travées du groupe Les Républicains.)*

**Mme Catherine Troendlé.** Cela n'a rien à voir !

**M. Jean Louis Masson.** ... qui demandent la possibilité d'organiser des référendums d'initiative citoyenne, des RIC.

Ils ont raison, selon moi ! Si l'on permettait l'organisation de référendums à la demande d'une partie de la population, le Parlement ne pourrait plus étouffer ainsi l'expression de la démocratie.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Il n'y est pas obligé ; il pourrait aussi faire son travail !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 29 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

① I. – Le titre III du livre IV de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

② « TITRE III

③ « DÉPARTEMENT D'ALSACE

④ « CHAPITRE UNIQUE

⑤ « Art. L. 3431-1. – Sans préjudice des articles L. 1111 -8, L. 1111 -9 et L. 1111-9-1, et dans le respect des engagements internationaux de la France, le département d'Alsace est chargé d'organiser, en qualité de chef de file, sur son territoire, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics en matière de coopération transfrontalière.

⑥ « À ce titre, le département d'Alsace élabore un schéma alsacien de coopération transfrontalière. Il associe à son élaboration notamment l'État, la région Grand Est, l'eurométropole de Strasbourg et les autres collectivités concernées, ainsi que leurs groupements.

⑦ « Ce schéma comporte un volet opérationnel sur des projets structurants. Il comporte également un volet relatif aux déplacements transfrontaliers et identifie les liaisons routières et ferroviaires pour lesquelles le département d'Alsace est associé à l'élaboration des projets d'infrastructures transfrontalières.

⑧ « Art. L. 3431-2. – Le schéma alsacien de coopération transfrontalière doit être compatible avec le volet frontalier du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation. Le schéma de coopération transfrontalière de l'eurométropole de Strasbourg mentionné au deuxième alinéa du VIII de l'article L. 5217-2 doit être compatible avec le schéma alsacien de coopération transfrontalière.

⑨ « Art. L. 3431-3. – I. – Le département d'Alsace est chargé d'organiser les modalités de mise en œuvre du schéma alsacien de coopération transfrontalière, dans le respect des compétences des autres catégories de collectivités territoriales ou de leurs groupements. À ce titre, le volet opérationnel du schéma alsacien de coopération transfrontalière définit les modalités de sa mise en œuvre de la manière suivante :

⑩ « 1° Il énumère les projets qu'il propose de réaliser ;

⑪ « 2° Il identifie, pour chaque projet, la collectivité ou le groupement chargé de sa réalisation, les compétences concernées des collectivités et groupements et, si besoin, prévoit les conventions de délégation de compétences qu'il leur est proposé de conclure.

⑫ « II. – Pour la mise en œuvre du volet opérationnel, lorsque celle-ci nécessite de recourir à la délégation de compétences :

⑬ « 1° Chaque projet fait l'objet d'une convention de délégation de compétences distincte ;

⑭ « 2° Chaque convention définit précisément les compétences ou parties de compétences déléguées, nécessaires à la réalisation du projet ;

⑮ « 3° Chaque convention définit librement sa durée en fonction de celle du projet concerné, ainsi que ses modalités de résiliation par ses signataires ;

⑯ « 4° Un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre peut déléguer au département d'Alsace les compétences qu'il s'est vu transférer par ses communes membres.

⑰ « Sous réserve du présent II, ces conventions sont soumises à l'article L. 1111 -8 lorsqu'elles sont conclues entre collectivités territoriales ou entre le département d'Alsace et un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, et à l'article L. 1111-8-1 lorsqu'elles sont conclues entre une collectivité territoriale et l'État.

⑱ « Art. L. 3431-4. – L'État et le département d'Alsace prévoient, dans la convention prévue à l'article L. 312-10 du code de l'éducation, les recrutements complémentaires, y compris par contrat, des personnels chargés de dispenser un enseignement en langue et culture régionales. Sont prévues également, selon les mêmes modalités, la formation de ces derniers, l'ouverture de classes bilingues ou d'immersion, et l'évaluation de la mise en œuvre de cet enseignement.

⑲ « Art. L. 3431-5. – Le département d'Alsace a un rôle de chef de file dans la promotion de la langue régionale (allemand standard et dialectes alsaciens). Il définit un plan de soutien à la langue régionale, en concertation avec les autres autorités concernées.

⑳ « Art. L. 3431-6 (nouveau). – I. – Le département d'Alsace peut créer un conseil de développement.

㉑ « Le conseil de développement est consulté sur le projet de schéma alsacien de coopération transfrontalière mentionné à l'article L. 3431-1. Il peut être consulté par le président du conseil départemental sur tout autre projet d'acte. Il contribue à l'évaluation et au suivi des politiques publiques du département d'Alsace.

㉒ « II. – La composition du conseil de développement, les conditions de nomination de ses membres ainsi que la date de son installation sont déterminées par délibération du conseil départemental.

㉓ « Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce conseil ne peut être pris en charge par une personne publique.

㉔ « Le conseil de développement comprend des représentants des milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques, environnementaux et associatifs du périmètre du département d'Alsace.

25 « Lorsqu'un organisme est appelé à désigner plus d'un membre du conseil, il procède à ces désignations de telle sorte que l'écart entre le nombre des hommes désignés, d'une part, et des femmes désignées, d'autre part, ne soit pas supérieur à un. La même règle s'applique à la désignation des personnalités qualifiées.

26 « Les conseillers départementaux ne peuvent être membres du conseil de développement.

27 « III. – Le conseil de développement établit son règlement intérieur.

28 « IV. – Le conseil de développement établit un rapport d'activité, qui est examiné et débattu par le conseil départemental du département d'Alsace. »

29 II. – Le premier schéma alsacien de coopération transfrontalière mentionné au I du présent article est élaboré dans un délai de deux ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, sur l'article. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Un sénateur du groupe Les Républicains.** Ça faisait longtemps !

**M. Jean Louis Masson.** Mes chers collègues, nous ne sommes pas nombreux à défendre ces positions, il est donc normal que nous intervenions souvent ! Nous avons le droit de nous exprimer sur les articles.

Cet article 1<sup>er</sup> est emblématique, parce que son sort va déterminer la suite de la discussion. Ne nous faisons pas d'illusions : ce qui sera voté en l'espèce va définir le positionnement du Sénat.

Je ne me berce pas d'illusions moi-même, mais il me semble bon de recadrer ce qui nous est proposé. Rappelons que l'on avait initialement indiqué que l'État devait transférer des compétences à ce pseudo grand département, à cette pseudo-collectivité européenne d'Alsace – chacun peut qualifier cette entité comme il l'entend –, et que la région Grand Est devait faire de même. C'était cela qui était prévu au départ.

Or la région Grand Est a refusé de transférer quoi que ce soit, ce que je comprends : il n'y a aucune raison de mettre en place deux régimes différents dans la même région.

Toujours est-il que, au départ, le grand département d'Alsace devait récupérer des compétences issues à la fois de l'État et de la région Grand Est. Le refus de la région prouve bien que cette collectivité restera sous la même tutelle régionale qu'auparavant !

Il s'agit donc d'un étouffement de l'Alsace, que je ne cautionnerai pas parce que la population alsacienne – je ne parle pas des élus – se bat courageusement sur ce sujet, mais aussi parce que ce que l'on fait à l'Alsace, on le fait aussi aux autres départements de la région Grand Est.

Je l'ai dit à la tribune : la région Grand Est, c'est la chienlit, c'est un désastre pour les départements et pour les territoires qui en font partie. C'est la raison pour laquelle je ne voterai pas cet article 1<sup>er</sup>.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Max Brisson, sur l'article.

**M. Max Brisson.** Comme Frédérique Espagnac, je suis élu d'un département très éloigné de l'Alsace, dans lequel, il y a quatre ans, 5 000 personnes – j'en faisais partie, avec une

majorité d'élus de toutes tendances politiques – manifestaient dans les rues de Bayonne pour demander une collectivité à statut particulier.

Nous n'avons pas obtenu satisfaction : à la place de cette collectivité, on nous a octroyé la communauté d'agglomération Pays basque rassemblant 158 communes avec 238 délégués.

**M. François Bonhomme.** Olé !

**M. Max Brisson.** Bref, on a répondu à une situation particulière par un statut de droit commun non dérogatoire et inadapté.

Or certains territoires rencontrent des problématiques spécifiques : une situation transfrontalière avec pour voisins des collectivités dotées d'une grande autonomie, le dynamisme d'une langue et d'une culture qui façonnent leur caractère particulier.

La création d'un département unique d'Alsace est nécessaire, tant la refonte de la carte régionale a balayé d'un revers de main l'histoire et la géographie et a donné naissance à des ensembles monstrueux sans identité.

**M. François Bonhomme.** Ah ça !

**M. Max Brisson.** Comment imaginer que l'Alsace, rayée d'un trait de plume, n'allait pas réagir ?

La création d'un département sans compétence nouvelle est toutefois un trompe-l'œil. En ce sens, l'octroi de compétences dans le domaine de la politique linguistique ou du tourisme demeure limité. J'étais sensible à l'amendement présenté par mon collègue André Reichardt visant à créer une véritable collectivité à statut particulier, avec un statut clair : celui de l'article 72 de la Constitution.

À défaut, donnons au moins à ce département unique d'Alsace de réelles compétences en matière d'éducation, de politique linguistique, de culture, de mobilité ou de gestion transfrontalière, faute de quoi nous créerions un ersatz et beaucoup de désillusions.

Le Sénat étant la chambre des territoires, répondons à leurs attentes ! Nous le savons, ils ont besoin de liberté et certains d'entre eux, qui doivent affronter des questions spécifiques, d'un statut particulier, qui n'altérera en rien leur intégration dans la communauté nationale et dans la République. (*Mme Frédérique Espagnac et MM. René Danesi et André Reichardt applaudissent.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Reichardt, sur l'article.

**M. André Reichardt.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, dans le projet de loi initial, cet article 1<sup>er</sup> n'avait, selon moi, que peu d'intérêt en soi.

D'une part, il se limitait à ériger la désormais disparue Collectivité européenne d'Alsace en chef de file de la coopération transfrontalière sur son territoire, en maintenant les pouvoirs de l'État et de toutes les autres collectivités.

D'autre part, en matière de langue et de culture régionales, il se contentait de faire référence à la convention quadripartite d'ores et déjà signée, pour la quatrième fois, entre l'État, la région et les deux départements du Rhin.

Fort heureusement, toutefois, la commission des lois a commencé à lui donner un peu de contenu en adoptant des amendements portant sur la formation des enseignants en langue et culture régionales, sur l'ouverture de classes bilingues et sur la promotion de la langue régionale.

Il convient désormais, mes chers collègues, d'aller plus loin et d'inscrire dans ce texte que la collectivité territoriale dont il est question est une collectivité à statut particulier au titre de l'article 72 de la Constitution. Il faut également faire droit aux divers amendements qui visent à lui donner des compétences additionnelles.

À cet égard, je veux dire très officiellement que je ne comprends pas que trois amendements que j'ai déposés en ce sens aient été frappés d'irrecevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution.

Je considère en particulier inacceptable que l'amendement n° 100, qui tendait à ce que la collectivité à statut particulier dispose des compétences des régions, ne puisse pas être discuté, sous le prétexte qu'il serait irrecevable au titre de l'article 40. Je suis d'autant plus surpris que j'avais déposé le même amendement à l'occasion de l'examen en commission du projet de loi et qu'à ce stade il avait été jugé recevable par la commission des finances. Il serait donc recevable pour l'examen en commission, mais pas pour la discussion en séance publique ? C'était pourtant le même amendement !

Cette remarque vaut également pour deux autres amendements, qui visaient à conférer des compétences à la Collectivité d'Alsace en matière de coopération scolaire transfrontalière, ainsi que de gestion des fonds européens.

Ces trois amendements avaient clairement leur place dans la problématique globale de ce projet de loi. Nous ne pourrions pourtant pas en discuter aujourd'hui et je déclare expressément qu'il s'agit, à mon sens, d'une limitation inacceptable du droit d'initiative parlementaire.

Je souhaite donc que la jurisprudence de la commission des finances relative à l'article 40 soit revue.

**Mme la présidente.** La parole est à M. René Danesi, sur l'article.

**M. René Danesi.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, quand on élabore une législation spécifique à une région, il est préférable de rappeler rapidement son histoire. Dans le cas de l'Alsace, cela permet de comprendre son particularisme et son attachement à l'Europe.

La plupart des régions frontalières de notre pays ont une histoire douloureuse, mais cela est particulièrement vrai pour l'Alsace depuis la désastreuse guerre de 1870. Malgré la « protestation solennelle de Bordeaux » élevée par ses députés, l'Alsace-Moselle a été cédée au nouvel empire allemand. De la protestation, l'Alsace est passée à la résignation puis à l'autonomisme, en réaction à la politique de germanisation.

Lors de la Première Guerre mondiale, des membres d'une même famille se sont trouvés dans les deux armées ennemies. Après le retour à la France, l'Alsace a connu le clivage entre les autonomistes et les nationalistes, entre la défense du particularisme et la résistance au jacobinisme parisien.

L'étrange défaite de 1940 a permis à l'Allemagne d'annexer de nouveau l'Alsace et la Moselle. Les nazis y menèrent propagande et répression, imposant l'obligation de germaniser les noms et les prénoms. C'est surtout la tragédie de l'incorporation de force dans l'armée allemande qui a marqué durablement la psychologie alsacienne, avec 42 000 morts ou disparus sous l'uniforme allemand.

Résumer cette histoire à grands traits et sans aucun esprit polémique explique pourquoi l'Alsace adhère à l'idée européenne : cela lui permet d'éviter de nouvelles tragédies.

Pierre Pflimlin a été le chantre inlassable de l'Europe et de la vocation européenne de Strasbourg, symbole de la réconciliation et de l'amitié entre la France et l'Allemagne. C'est ainsi que Strasbourg est devenue le siège du Conseil de l'Europe, de la Cour européenne des droits de l'homme, du Parlement européen et de la chaîne Arte. Cet ancrage de l'Alsace dans l'Europe lui a permis de sauver le référendum de François Mitterrand sur le traité de Maastricht en 1992.

À l'histoire s'ajoutent deux réalités quotidiennes : chaque jour, 25 500 frontaliers vont travailler en Allemagne, et 33 200 en Suisse alémanique ; notre langue régionale s'exprime par écrit en allemand standard et oralement par des dialectes. Il en résulte une coopération transfrontalière ancienne et intense.

Le vocable « européen », sur lequel nous aurons à nous prononcer tout à l'heure, est donc pour l'Alsace non pas une incantation, mais une réalité vécue, voire une nécessité.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Fabienne Keller, sur l'article.

**Mme Fabienne Keller.** Madame la présidente, madame la ministre, à mon tour, je veux dire quelques mots au sujet de cette Collectivité européenne d'Alsace.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier sincèrement, mes chers collègues, de votre présence et de votre participation à ce débat, qui, après tout, ne concerne qu'une région particulière.

Je vous remercie aussi, madame la ministre, d'avoir consacré du temps à ce travail,...

**M. Pascal Savoldelli.** Est-ce la sénatrice ou la candidate qui s'exprime ?

**Mme Fabienne Keller.** ... aux longues visites de terrain durant lesquelles vous avez écouté les acteurs locaux, notamment les élus, et je veux aussi saluer le travail de construction puis de finalisation du projet de collectivité européenne porté par les deux présidents des départements, Frédéric Bierry et Brigitte Klinkert.

Je rappelle un peu solennellement que tout cela a abouti, le 29 octobre dernier, à un accord à Matignon entre les deux départements, le président de la région Grand Est et vous-même, madame la ministre, ainsi que les ministres chargés de l'éducation et des transports, directement concernés, en présence de l'ensemble des parlementaires des deux départements. C'est un projet « cousu main », avez-vous alors indiqué, madame la ministre.

Je veux saluer le travail d'Agnès Canayer, rapporteur (*M. Didier Mandelli applaudit.*), qui, venue du Havre, s'est passionnée pour l'Alsace et s'engage, car nous tenterons de consolider les compétences de la future collectivité sur le bilinguisme, le transfrontalier, les routes et le tourisme au travers d'un certain nombre d'amendements.

Ce texte est pour nous un socle qui pourra être conforté ultérieurement, je veux le dire à ceux d'entre vous, mes chers collègues, qui considèrent qu'il ne va pas assez loin. C'est aussi un exemple de ce que pourrait être, demain, l'application de la différenciation. Le Sénat, chambre des territoires, se doit d'être un moteur et un facilitateur de ce premier pas, de ce premier exemple, qui se trouve être alsacien.

Il lui revient désormais de donner un signal indiquant qu'il accepte de permettre aux collectivités de choisir leur avenir.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Daniel Gremillet, sur l'article.



**M. Daniel Gremillet.** Madame la présidente, madame la ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, j'ai été élu jeune sénateur quasiment au moment où le texte relatif aux grandes régions arrivait en discussion. La discussion a commencé en 2014, pour un vote en 2015.

De mémoire, et je prends à témoin tous mes collègues, il ressortait de nos débats que ce qui était soumis au vote n'était pas le fruit d'une demande des populations de Champagne-Ardenne, de Lorraine et d'Alsace, mais avait été imposé dans un autre dessein que celui qu'auraient pu souhaiter ces populations.

Un collègue l'a rappelé, c'est allé tellement loin que la région Grand Est est la seule dont la désignation de la capitale a été confisquée aux élus régionaux pour être confiée au Parlement!

**M. Laurent Duplomb.** Exact!

**M. Daniel Gremillet.** Il ne faudrait pas résumer nos discussions à un débat sur l'Alsace, car le dossier que nous sommes en train d'examiner concerne la France, la République une et indivisible.

**Mme Fabienne Keller.** Absolument!

**M. Daniel Gremillet.** Au-delà de cela, nous sommes maintenant en 2019, les élus des trois régions rassemblées, y compris les Alsaciens, ont travaillé. Trois années se sont écoulées après la mise en œuvre de ce nouveau découpage et des nouvelles compétences des régions.

Je veux le dire avec un peu de solennité: faisons très attention, car la marge de manœuvre est très étroite, et je crains que les Alsaciens ne soient très déçus. Je comprends leur soif d'Alsace, mais ils doivent comprendre que la question ne concerne pas seulement l'Alsace: les huit autres départements de la région aussi ont soif de leur propre territoire et ont droit au respect de leur désir.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, sur l'article.

**M. Pascal Savoldelli.** « Les vérités sont malades, les mensonges le sont aussi. » Le grand débat s'est tenu durant plusieurs semaines et a pris fin le 15 mars; nous sommes le 2 avril et nous n'avons encore reçu aucune réponse.

Dans cette discussion, madame Gourault, vous n'honorez pas le Parlement! On nous parle de « désir d'Alsace », de problème d'identité, de particularismes. Très bien! On nous explique même qu'il s'agit de retrouver sa région, comme s'il s'agissait de gens perdus...

On nous rappelle que la fusion a déjà été négociée à Matignon. Il est donc inutile que le Parlement passe des heures et des heures à en débattre: c'est réglé!

Madame la ministre, je suis confronté à un problème de sincérité. Vous dénaturez le Parlement, vous nous conduisez à nous opposer, nous allons y passer des heures, pendant que vous assistez tranquillement aux débats. Or, dans le communiqué du conseil des ministres, concernant l'Alsace et le sujet qui nous occupe, vous déclarez: « ces nouvelles attributions préfigurent [...] le principe de différenciation des compétences des collectivités territoriales qui a été proposé par le Gouvernement dans le cadre de la révision constitutionnelle. »

Mes chers collègues, Mme Gourault nous emmène sur un tout autre terrain que la question du « désir d'Alsace »: il s'agit de la révision constitutionnelle!

**M. Laurent Duplomb.** Bien sûr!

**M. Pascal Savoldelli.** Madame Gourault, cela signifie que vous prenez la responsabilité de paralyser le Parlement, alors que l'Assemblée nationale discute pendant deux jours des conclusions du grand débat, avant que nous-mêmes nous nous penchions sur la méthode et sur les réponses à apporter!

Je reconnais que nous avons des désaccords, mais nous avons l'habitude ici de nous respecter tout en conflictualisant nos analyses. Avec cette affaire de fusion de l'Alsace, cependant, vous êtes en train de nous manipuler!

**M. Philippe Bas,** *président de la commission des lois.* Elle n'a rien dit!

**M. Pascal Savoldelli.** Vous êtes en pleine recomposition. Que s'est-il passé à Matignon? On prépare les municipales, madame Gourault? On est ailleurs? On est en train de négocier des places et des villes?

**Mme Patricia Schillinger.** Oh là!

**M. Pascal Savoldelli.** Et l'on prétend encore avoir le souci du débat citoyen et du rôle du Parlement! Nous allons débattre pendant des heures et exprimer le même vote, parfois, malgré des analyses différentes, mais vous nous trompez sur la sincérité de ce projet, madame.

Vous devez assumer de nous imposer la révision de la Constitution avant que le Parlement n'en parle et avant que les citoyens n'aient connaissance des résultats du grand débat. Je le dis avec fermeté, et je mesure mes mots: vous êtes dans le mensonge!

La vérité est malade dans notre société française et vos mensonges le sont aussi! (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

**M. Olivier Jacquin.** Madame la présidente, madame la rapporteur, madame la ministre, l'article 1<sup>er</sup> traite de coopération transfrontalière. Je remercie nos amis alsaciens d'avoir attiré l'attention du Gouvernement sur les spécificités transfrontalières et sur le fort développement de ces relations. En effet, avec des mobilités en augmentation et des frontières plus perméables, les échanges s'intensifient partout en France, et pas seulement aux frontières suisse et allemande.

J'entendais mes collègues du Pays basque évoquer leur propre spécificité. Pour ma part, je vais vous parler de la Lorraine, frontalière de la Belgique, de l'Allemagne et du Luxembourg. Madame la ministre, pourquoi, dès lors, ne pas faire un schéma lorrain de coopération transfrontalière, ou mieux, un schéma Grand Est de coopération transfrontalière?

J'ai en particulier à l'esprit les relations avec le Luxembourg, car la Meurthe-et-Moselle a la spécificité de l'avoir pour voisin, avec ses amis meusiens et mosellans. Ce voisinage est une chance, mais il pose également des difficultés significatives, lesquelles ont été reconnues il y a un peu plus de deux ans par le précédent gouvernement, qui avait alors évoqué la mise en place d'une zone franche fiscale. Ce n'est peut-être pas l'outil le mieux adapté, mais c'était un moyen de reconnaître une situation particulière.

Madame la ministre, depuis bientôt deux ans, on nous demande d'attendre, invoquant une réflexion sur le codéveloppement. Nous en sommes tous d'accord, mais cela patine beaucoup!

La décentralisation est une exigence, et je ferai des propositions pour que les facultés de coopération transfrontalière soient élargies et qu'à ce « désir d'Alsace » s'ajoute notre désir à tous de plus de décentralisation !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marc Todeschini, sur l'article.

**M. Jean-Marc Todeschini.** J'ai bien compris que le présent projet de loi ne satisfaisait personne, ni les Alsaciens, qui sont d'ailleurs divisés, ni les représentants des autres départements qui composent la région Grand Est. Je ne vais pas tout reprendre, mon collègue vosgien est intervenu et je partage ses propos.

Nous avons tous à l'esprit que, pour le moment, l'Alsace fait partie d'une région dont le territoire est plus grand que le sien et qu'à ce titre les autres collectivités ne peuvent pas être négligées ni méprisées.

Ce ne sont pas ceux qui crient le plus fort qui doivent être écoutés, même si je comprends le « désir d'Alsace ». Par ce biais, on veut nous conduire vers une région purement alsacienne, tout en maintenant dès le départ à Strasbourg la capitale de la région Grand Est comme la capitale européenne.

Je comprends les Alsaciens qui font valoir des souhaits, mais votre projet de loi, madame la ministre, c'est de la poudre de perlimpinpin : il ne correspond pas à ce qu'ils veulent.

Je ne suis cependant pas d'accord pour faire éclater cette région Grand Est, qui vit, pour le moment, sous la présidence d'un Alsacien, qui a succédé à un autre Alsacien. Les autres départements qui la constituent participent également aux travaux qui s'y tiennent.

Ce qui me gêne le plus, madame la ministre, c'est que, au sein de cette région Grand Est, d'autres départements frontaliers rencontrent les mêmes soucis. En matière de bilinguisme ou de coopération transfrontalière, par exemple, la Moselle est exactement dans la même situation. Il me semble donc qu'ils devraient tous être traités de la même manière.

Enfin, ce projet de loi va vous autoriser à prendre par ordonnance des dispositions qui permettront de créer une taxe sur le transport routier de marchandises. Madame la ministre, mes collègues qui sont intervenus sur les différentes motions l'ont déjà dit et ils ont raison : ce serait une catastrophe pour les quatre départements lorrains !

Vous connaissez la situation actuelle : le préfet du Grand Est, M. Marx, est chargé de travailler sur le projet d'autoroute A31 *bis*, mais la Lorraine est complètement bloquée. Le matin et le soir, on ne peut plus circuler entre Nancy, Metz et Luxembourg. Si vous créez cette taxe, le trafic va basculer vers les départements lorrains et l'A31 sera complètement saturée.

Madame la ministre, je ne suis pas favorable au transfert des routes et des autoroutes aux départements, mais je vous invite à modifier votre texte, afin d'élargir cette habilitation, de manière à offrir la même possibilité aux quatre départements lorrains.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Mathieu Darnaud, sur l'article.

**M. Mathieu Darnaud.** Plus que sur le fond, je souhaite intervenir sur la forme, car la démarche adoptée me gêne profondément. Nous nous sommes tous accordés pour dire qu'il fallait, à l'avenir, éviter de tomber de nouveau dans les

travers qui avaient présidé à notre appréhension du projet de loi NOTRe et du projet de loi relatif à la délimitation des régions.

J'en veux pour preuve que, depuis quatre ans, entre rétro-pédalage sur certains aspects et désaccord sur d'autres, nous avons adopté des ajustements sur la question de l'eau et de l'assainissement, notamment, à l'unanimité. Nous savons tous que nous devons nous interroger sur l'architecture institutionnelle française avec un peu de bon sens.

J'entends bien que l'on exprime un « désir d'Alsace », que l'on ait envie d'avoir une collectivité à statut particulier, ou non, et que l'on fasse valoir, les uns et les autres, des positions différentes.

En revanche, la méthode est contestable. Si, ce soir, nous envisagions de faire de l'Alsace une collectivité à statut particulier, d'autres demandes du même type seraient légitimes et mes collègues Brisson et Espagnac le feraient valoir à bon droit s'agissant du Pays basque. Il me semble donc que ce thème relève d'un débat global sur nos institutions.

Il est particulièrement dangereux d'aborder ainsi les sujets les uns après les autres, parce qu'il s'agit avant tout de la France et de l'avenir de nos institutions. Des questions aussi importantes auraient mérité que nous leur consacrons plus de temps, une approche globale.

Nous prenons le risque de nourrir, à terme, les mêmes regrets que pour la fusion des régions, que pour la loi NOTRe.

Ces sujets sont importants, nous y avons travaillé, nous avons produit plusieurs rapports, nous sommes allés dans les territoires, nous avons écouté les élus. Ceux-ci nous demandent de ne légiférer sur les institutions que de manière utile et avec bon sens, en prenant en compte ce qu'ils disent. Je regrette que, une fois encore, nous passions à côté de cet exercice. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Josiane Costes applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Frédérique Espagnac, sur l'article.

**Mme Frédérique Espagnac.** Je ne vais pas vous étonner, mes chers collègues, en reprenant exactement les mots de Max Brisson. Il a évoqué la situation du Pays basque que nous avons connue. Celle-ci avait nécessité dans le passé, pour des raisons politiques, une négociation qui nous avait amenés à faire valoir la revendication d'une collectivité à statut particulier, que d'autres territoires ont aujourd'hui reprise à leur compte.

Cette négociation menée dans l'urgence a abouti à une intercommunalité devenue la communauté d'agglomération Pays basque. On en voit aujourd'hui le résultat, ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.

Je me retrouve dans les propos que mon collègue vient de tenir : le présent débat concerne l'évolution institutionnelle globale de notre territoire et le désir de décentralisation des uns et des autres. Au-delà du mouvement des « gilets jaunes », la mobilisation actuelle prouve que ce besoin est plus que réel et qu'il est indispensable de trouver les réponses à cette aspiration. On trouvera ces réponses dans le débat que nous devons avoir avec le Gouvernement et j'ai toute confiance en vous, madame la ministre, pour conduire ce débat.

Cela étant, chaque territoire a ses particularités. Le Pays basque a une spécificité transfrontalière. Or, comme l'a dit mon collègue Jacques Bigot, la vie de nos concitoyens ne s'arrête pas aux frontières. Si une personne est malade et s'il

est plus rapide pour elle de se rendre dans un hôpital en Espagne plutôt qu'en France, je trouve assez logique qu'elle choisisse de se faire soigner du côté espagnol, dans le cadre du partenariat avec l'ARS. Cela fait partie des problématiques propres aux départements transfrontaliers sur lesquelles les élus doivent travailler.

D'autres évolutions sont possibles. Si, comme je le crois, nous sommes tous ici les garants de la richesse des territoires et des cultures de la France, mais aussi de son unité, donnons toute leur place à ces traditions et à ces histoires ! Je prendrai l'exemple des langues régionales. Pour beaucoup, cela semblera anodin, mais je constate que les expérimentations mises en œuvre pour les enfants de trois ans scolarisés à l'école publique, pourtant longuement négociées, sont remises en cause au Pays basque, en Corse aussi j'imagine, et peut-être même en Bretagne. Si on ne lance pas ces expérimentations à l'école publique, où doit-on le faire ?

**Mme la présidente.** Il faut conclure, ma chère collègue !

**Mme Frédérique Espagnac.** J'en termine, madame la présidente.

Nous devons débattre de ces sujets, et je veux croire que nous pouvons le faire pour l'ensemble du territoire.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jacques Bigot, sur l'article.

**M. Jacques Bigot.** J'ai entre les mains la déclaration de Matignon dont vous avez parlé, madame la ministre.

Cette déclaration commune en faveur de la création d'une Collectivité européenne d'Alsace est signée par le Premier ministre, les présidents des départements, le président du conseil régional, lequel a défendu jusqu'au bout le pouvoir de la grande région – je rappelle qu'il s'agit d'un Alsacien, ancien maire de Mulhouse et actuel premier adjoint de cette ville –, la ministre chargée des transports, le ministre de l'éducation nationale et vous-même, madame la ministre. Mais elle n'a pas été signée par la ministre des affaires européennes de l'époque, qui mène pourtant actuellement campagne pour les élections européennes, au nom du Président de la République !

C'est un vrai sujet : le Gouvernement, lorsqu'il signe un document traitant des compétences en matière de coopération transfrontalière, est-il capable de nous expliquer ce qu'il accepte d'attribuer aux territoires transfrontaliers ? Cette question est d'autant plus importante que nous sommes confrontés à des difficultés, comme cette agence régionale de santé qui interprète de manière restrictive l'accord de coopération entre la France et l'Allemagne en matière de santé, lequel remonte à 2007 ou 2008, sans tenir compte des besoins spécifiques de nos concitoyens. Qu'en sera-t-il de la coopération transfrontalière dans le domaine du travail ? Comment travailler ensemble entre Länder et régions ? Ce sont ces sujets que nous devons aborder ensemble.

À la veille des élections européennes, l'Alsace doit davantage exprimer un désir d'Europe – comme le dit le président Macron – qu'un désir d'Alsace ! Et c'est vrai d'autres régions frontalières, je pense aux Hauts-de-France, au Pays basque ou aux régions frontalières de l'Italie. Si nos concitoyens veulent vivre en Europe, il faut leur en donner l'occasion, et ce n'est pas en laissant faire une oligarchie technocratique centralisée que l'on y parviendra !

Nous devons avoir ce débat sur les compétences en matière de coopération transfrontalière. Simplement, madame la ministre, il faudrait qu'on entende le Gouvernement sur le

sujet, parce qu'il est quand même très absent dans cette fameuse déclaration de Matignon ! (MM. Jean-Pierre Sueur et Olivier Jacquin applaudissent.)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre-Yves Collombat, sur l'article.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Mes chers collègues, contrairement à ce qui vient d'être dit, nous discutons non pas d'un problème local ce soir, mais d'une question nationale !

**M. Philippe Bas, président de la commission des lois.** Très bien !

**M. Pierre-Yves Collombat.** La question est en effet de savoir comment concilier République unitaire et réalité des territoires.

**M. Laurent Duplomb.** Exact !

**M. Pierre-Yves Collombat.** C'est un travail que nos ancêtres ont fait pour les départements, un travail massacré par des charcutiers, les artisans des grandes régions !

**Mmes Catherine Troendlé et Brigitte Micouleau.** Eh oui !

**M. Pierre-Yves Collombat.** Tout le monde le sait, il n'est pas nécessaire d'écouter les « gilets jaunes » !

Un jour, il faudra être cohérent, c'est-à-dire accepter de revenir sur ces découpages qui ne riment strictement à rien, ...

**M. André Reichardt.** Tout à fait !

**M. Pierre-Yves Collombat.** ... passer outre ces soins palliatifs que l'on nous propose. Avec ou sans référendum, le problème est le même : il faut revoir tout cela ! Il faut revoir ces restructurations qui nous accablent depuis dix ans, avec des transferts obligatoires de compétences, des rapports imposés entre départements et régions. Le système fonctionnait très bien, il ne marche plus : il faudrait peut-être se demander pourquoi !

La cohérence voudrait que l'on ne se contente pas de ces fausses solutions. Elles sont systématiquement présentées comme un début ou un moindre mal, si bien que la plupart des collègues présents dans cet hémicycle ont finalement voté toutes les lois imbéciles successives qu'on leur a proposées !

**M. Loïc Hervé.** Pas moi !

**M. Pierre-Yves Collombat.** Vous avez raison, tout le monde ne les a pas votées. Cela étant, seuls quarante-neuf sénateurs ont voté contre la loi NOTRe. Beaucoup ont accepté de voter ce texte, parce qu'ils estimaient ne pas pouvoir faire autrement.

En gros, c'est la position de fond que nous défendons et c'est le sens de nos amendements de suppression. En détail, on ne veut pas de ces soins palliatifs qui vont aboutir à un monstre de complexité. Il faudra bien que l'on parvienne à remettre en cause ce découpage qui ne crée que des problèmes.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-François Husson, sur l'article.

**M. Jean-François Husson.** Je suis d'accord avec un certain nombre de mes collègues. Je voudrais d'ailleurs inscrire mon propos dans l'analyse faite par Mathieu Darnaud.

J'estime que l'on n'est vraiment pas au rendez-vous ni au niveau. Finalement, le Gouvernement avance à tâtons et n'a aucune vision. Il propose la création d'une Collectivité européenne d'Alsace. Je n'ai rien contre, mais il existe beaucoup d'autres territoires européens : faut-il vraiment différencier l'Alsace à ce point ?

Surtout, le Gouvernement prend, d'une certaine manière, la responsabilité de démembrer une région que le précédent gouvernement avait créée, sur un coin de table, sans véritable préparation, à mon avis.

Au cours des quinze derniers jours, la ministre chargée des transports n'a eu de cesse de répondre à tous les collègues réclamant des avancées que le Gouvernement ne pouvait rien faire à cause du grand débat national.

Mettons de côté le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui : des colères s'expriment depuis le 15 novembre ; cela fait plus longtemps encore que la question de l'organisation territoriale et des conséquences de la loi NOTRe remonte de tous les territoires. Il faudrait que l'on puisse poser le cadre du débat, stabiliser la situation et discuter : or on ne discute de rien ! On nous propose de nouveau d'aborder un petit bout du sujet, parce que le Gouvernement a été saisi d'une demande par les Alsaciens. Et pourquoi pas ailleurs ?

**M. Loïc Hervé.** Eh oui !

**M. Jean-François Husson.** Madame la ministre, si vous voulez continuer à créer des fractures entre les Français et les territoires, si vous voulez démembrer notre pays, si vous voulez affaiblir la position de l'État, continuez ainsi ! L'État est là pour développer une vision, une stratégie, et pour garantir le respect des libertés et l'équité entre les territoires.

**M. Pierre-Yves Collombat.** C'est fini, c'était avant !

**M. Jean-François Husson.** Je vous le dis très tranquillement, madame la ministre, aujourd'hui, le Gouvernement n'est pas au rendez-vous : il n'est pas au rendez-vous des territoires ni au rendez-vous des responsabilités !

Vous faites fausse route. Levez le crayon, il n'est pas trop tard ! Laissez un peu de temps au grand débat et offrez à la représentation nationale, ainsi qu'à l'ensemble des élus des territoires, un moment de répit pour poser les choses, examiner les sujets, construire la France de demain et lui permettre d'avancer, ce qui se fera non pas en la démembrant, mais en la rassemblant !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

**M. Marc Laménie.** Ce débat est particulièrement important et ce texte suscite beaucoup de réactions tout à fait légitimes. À cet égard, je souhaite envoyer un message de respect à tous mes collègues de la commission des lois, en particulier à son rapporteur et à son président.

On a malgré tout du mal à s'y retrouver. On nous demande de faire confiance, mais c'est tout de même au Parlement de décider. Malheureusement, même si on nous parle du grand débat, on s'aperçoit que l'on fait des amalgames sur beaucoup de sujets, souvent en raison d'une méconnaissance de nos institutions.

Dans le département que je représente, les Ardennes, anciennement département de Champagne-Ardenne, on a défendu la région Grand Est et le choix de Strasbourg comme capitale. Chaque département a son histoire, sa géographie et ses spécificités. Il est question ici d'aménagement du territoire, de soutien à nos territoires et d'identité.

Désormais, il y a les grandes collectivités régionales et les conseils régionaux, d'un côté, les préfetures de région, les ARS et les grandes administrations, de l'autre : pour s'y retrouver, ce n'est pas simple. Il est vraiment temps de bien poser tous les sujets, en essayant de restaurer la confiance, notion sur laquelle je me permets d'insister.

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à vingt-trois heures quinze, est reprise à vingt-trois heures vingt.)*

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 8 est présenté par M. Masson et Mme Kauffmann.

L'amendement n° 139 est présenté par M. Collombat et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean Louis Masson, pour présenter l'amendement n° 8.

**M. Jean Louis Masson.** Pierre-Yves Collombat a évoqué, à très juste titre, l'exemple de la loi NOTRe en soulignant le fait que tout le monde s'en plaint, alors que tout le monde, ou quasiment, l'a votée. Il a tout à fait raison : quand le Sénat s'est prononcé sur ce texte, nous n'avons été que quarante-neuf sénateurs sur trois cent quarante-huit à voter contre.

Nous nous sommes retrouvés à peu près dans la même situation avec la loi de redécoupage des régions. J'ai écouté les interventions des uns et des autres : la quasi-totalité des sénateurs ici présents semble hostile à la fusion autoritaire des régions qui a été mise en œuvre, et paraît considérer qu'il ne s'agissait pas d'une bonne opération. Tout le monde affirme que ce texte est une erreur, mais, alors que nous avons l'occasion aujourd'hui de la réparer, personne ne veut le faire !

C'est exactement comme pour le vote de la loi NOTRe ! C'est un double langage perpétuel que je trouve personnellement tout à fait désagréable. En effet, on a parfaitement le droit d'être pour la loi NOTRe, mais on doit l'assumer ! Il ne faut pas venir pleurer après l'avoir votée ! C'est la même chose pour la fusion complètement aberrante et autoritaire des régions : on a tout à fait le droit d'y être favorable, mais il ne faut pas faire semblant de la critiquer, alors qu'on fait tout pour la préserver.

Je partage le point de vue de Pierre-Yves Collombat. La meilleure solution serait de construire une organisation territoriale avec un minimum de cohérence, sans créer tout un tas de cas particuliers un peu partout, et tout en respectant l'identité des collectivités, comme c'est le cas pour l'Alsace.

Je le répète : on n'aurait pas besoin de faire tout ce que l'on fait aujourd'hui si on n'avait pas voté cette loi complètement débile de fusion des régions ! Si on veut donner satisfaction à chacun, il faut revenir en arrière et ne pas se contenter du misérable bricolage que le Gouvernement nous propose.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour présenter l'amendement n° 139.

**M. Pascal Savoldelli.** J'ai défendu mon point de vue avec passion et véhémence, mais j'ai aussi écouté mes collègues, dont MM. Darnaud et Husson. On verra bien ce que la ministre nous répondra en temps voulu.

En réalité, ce texte est un ballon d'essai sur le devenir des territoires de notre pays, qui n'offre aucune garantie d'égalité entre l'Alsace et les autres collectivités.

Mes chers collègues, on peut tout à fait émettre des votes différents : ce n'est pas un problème. En revanche, je vous le dis solennellement, si nous adoptons ce texte, le Gouverne-

ment nous expliquera d'ici peu que nous avons déjà mis un pied dans la révision constitutionnelle. Pour ma part, je préfère discuter de la vérité et non des mensonges : alors, débattons de la révision constitutionnelle en échangeant de manière respectueuse et argumentée sur toutes les travées de l'hémicycle, comme nous le faisons à chaque fois.

Par ailleurs, ce projet de loi est mal préparé. Le Gouvernement devra justifier de l'utilisation de la procédure d'habilitation à légiférer par ordonnance aux articles 9 et 10.

D'un côté, il nous explique qu'une déclaration a été signée à Matignon, que tout est réglé, qu'il existe une aspiration si générale des Alsaciens que je me demande pourquoi on en débat. Quand on a une telle confiance, pourquoi prévoir de légiférer par ordonnance ? Vous sentez la confiance, mes chers collègues ? Vous sentez l'aspiration majoritaire des Alsaciens et des Français à cette évolution ?

Enfin, comme l'ont évoqué plusieurs intervenants, n'aurait-il pas été préférable de tirer tous les enseignements de la loi NOTRe, plutôt que de polémiquer et de se renvoyer la balle d'un quinquennat à l'autre ? J'ai une petite expérience d' élu départemental, même s'il s'agit de quelques années dans un département urbanisé de la région Île-de-France. Ce que j'aurais souhaité avant tout, c'est que l'on réattribue la compétence générale aux deux départements alsaciens.

Je suis persuadé que le fait de rétablir cette compétence générale dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, bien que les exécutifs aient une étiquette politique qui n'est pas du tout la mienne, leur aurait permis d'imaginer des politiques innovantes. J'aurais préféré que l'on agisse ainsi plutôt que de nous présenter un projet de loi qui, je vous le répète, pose déjà les jalons d'un débat sur la révision constitutionnelle. On s'en souviendra dans quelques mois.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** La commission est défavorable à ces deux amendements.

L'article 1<sup>er</sup> est au cœur de la réforme et du projet de loi dont nous débattons aujourd'hui.

**M. Pascal Savoldelli.** Tout à fait !

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Il donne au département d'Alsace la qualité de chef de file en matière de coopération transfrontalière en prenant en compte, comme j'ai eu l'occasion de le dire, les spécificités et les particularités alsaciennes, ainsi que les liens tout naturels de l'Alsace avec l'Allemagne et la Suisse.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement est naturellement défavorable à ces amendements.

Je veux rappeler que le Gouvernement présente ce projet de loi à la demande des Alsaciens. Après qu'un rapport a été remis par le préfet de région, ceux-ci ont souhaité que les deux départements fusionnent pour former une seule collectivité, la Collectivité européenne d'Alsace. Je précise que cette fusion s'inscrit parfaitement dans le cadre de la loi actuelle, et qu'elle se fait à droit constant, monsieur le sénateur Savoldelli. Le Conseil constitutionnel a validé cette analyse.

Nous répondons aujourd'hui à la demande des Alsaciens en proposant de créer une Collectivité européenne d'Alsace, qui aurait bien sûr les compétences d'un département, mais aussi des compétences qui lui seraient données eu égard à son caractère transfrontalier et à sa situation spécifique.

J'ai entendu quelques orateurs soulever les problèmes que connaissent d'autres régions frontalières,...

**M. Loïc Hervé.** Ils existent !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** et c'est tout à fait normal, monsieur le sénateur. D'ailleurs, nous n'entendons évidemment pas réserver à l'Alsace – le traité d'Aix-la-Chapelle le rappelle – la spécificité des relations transfrontalières. Ainsi, un projet de loi autorisant un accord entre la France et le Luxembourg sur le renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers a été présenté en conseil des ministres il y a quelque temps.

Nous serons attentifs à toutes les demandes formulées par les autres départements frontaliers, au-delà de la seule Alsace. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Pascal Savoldelli.** Voilà la réalité !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Cette démarche est tout à fait légitime. D'ailleurs, plusieurs représentants de départements sont déjà venus me solliciter et m'en parler.

Mais, aujourd'hui, nous parlons de la création de la Collectivité européenne d'Alsace.

**Mme Catherine Troendlé.** Tout à fait !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Le Gouvernement a accompagné les Alsaciens dans leur désir d'avoir une seule collectivité alsacienne et les soutiendra jusqu'au bout ! (*Mmes Fabienne Keller et Patricia Schillinger applaudissent.*)

**M. Jackie Pierre.** C'est grotesque !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Madame la ministre, je ne peux pas vous accuser de mentir : c'est l'aveu ! Je vous en remercie ! Après le débat sur le « désir d'Alsace », vous venez de nous dire que n'importe quel département pourra dorénavant demander des compétences spécifiques, au nom d'un particularisme ou d'une frontière, par exemple.

Or je ne veux pas être désobligeant avec vous,...

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Vous l'avez suffisamment été !

**M. Pascal Savoldelli.** ... mais vous connaissez la France au moins aussi bien que moi, voire sûrement mieux, et vous devez savoir que notre pays a beaucoup de frontières !

Vous venez donc de nous dire – il fallait que cela sorte, à onze heures et demie du soir ! – que, en réalité, l'on ne discute pas du sujet mis sur la table par le Gouvernement, mais que vous nous faisiez avaliser une révision constitutionnelle visant à mettre en place, demain, le droit à la différenciation, à subdiviser la République et à permettre des appellations comme la communauté d'Europe du Val-de-Marne, du Nord ou de je ne sais où ! (*Mme la ministre proteste.*)

Voilà ce que vous venez de dire, et c'est un aveu, madame la ministre ! Vous avez été dans le mensonge en préparant ce projet de loi ; vous n'avez pas dit la vérité ! Et, maintenant, vous avouez être sur toute autre chose.

Vous essayez de nous diviser, de faire diverger nos opinions quand elles sont convergentes ! C'est l'entreprise que vous avez engagée, y compris avec le soutien d'une sénatrice dont je ne peux pas vraiment dire si elle s'est exprimée en tant que sénatrice ou en tant que candidate de La République En Marche aux élections européennes. (*Mme Patricia Schillinger s'exclame.*)

**Mme Fabienne Keller.** Voilà qui est élégant...

**M. Pascal Savoldelli.** Nous, nous avons un temps de parole limité!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

**M. Jean Louis Masson.** Je ne comprends pas très bien votre argumentaire, madame le ministre.

Vous nous dites être d'accord pour écouter les demandes qui pourraient émaner d'autres départements. Mais le département de la Moselle a délibéré, notamment pour demander des pouvoirs identiques sur les questions transfrontalières – l'Allemagne est frontalière de l'Alsace et de la Moselle; cette dernière est voisine de l'Allemagne et du Luxembourg, comme l'Alsace l'est de l'Allemagne et de la Suisse. Or, madame le ministre, vous n'avez jamais répondu!

Le Gouvernement se moque du monde! Vous vous moquez de nous quand vous nous annoncez que vous examinerez les demandes. Les demandes, vous les avez! Le jour où ce projet de loi est voté, vous les mettez toutes à la poubelle. Il ne faut pas prendre les gens pour des imbéciles!

On est en train de nous enfumer, mes chers collègues. Le Gouvernement n'enfume pas que les Alsaciens; il enfume tout le monde! Il nous dit de ne pas nous en faire, que nous aurons droit à tout ce que nous voudrions... Une fois le vote passé, nous n'aurons plus droit à rien du tout, et on nous enverra promener! Mes chers collègues, ne croyez pas que les Basques pourront avoir satisfaction, pas plus que les Alsaciens ou que d'autres!

C'est se moquer du monde! Pourquoi la Moselle ne serait-elle pas la Collectivité européenne de Moselle? Nous en avons fait la demande au niveau du conseil départemental. Comment se fait-il, madame le ministre, que vous n'en parliez pas? Vous évoquez le Luxembourg, et vous ne prononcez pas une seule fois le nom du département de la Moselle. Ce n'est pas sérieux! (*M. André Reichardt rit.*)

Je ne sais pas où vous voulez aller. Mais, si vous avez l'intention de nous enfumer, il vaut mieux nous le dire... parce que nous nous en rendons compte!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Mathieu Darnaud, pour explication de vote.

**M. Mathieu Darnaud.** Je voudrais moi aussi revenir sur la réponse de Mme la ministre. Il n'y a pas d'ambiguïté sur le souhait que les uns et les autres expriment quant à l'évolution de leur collectivité, de leur territoire. Ce n'est pas le sujet! Le sujet, c'est que l'on ne légifère pas « à la découpe », si l'on me permet l'expression.

Nous parlons tout de même d'une entité qui s'appelle la France, ainsi que de ses institutions. Si chacun exprime un désir, sans souci de simultanéité, combien de textes va-t-on devoir examiner? Et avec quelle cohérence si chaque examen donne lieu à des inflexions différentes? Nous aurons un problème d'ensemble.

Je ne referai pas le débat concernant le vote des uns et des autres sur la loi NOTRe; ce n'est pas non plus le sujet. Mais un constat commun a tout de même été dressé – c'est le ministre Sébastien Lecornu, et non les sénateurs, qui a dit qu'il fallait traiter les « irritants » de cette loi.

Cela signifie que l'on n'a pas pris le temps nécessaire, ni pour fusionner les régions ni pour traiter au fond les sujets de la loi NOTRe. Et voilà que, aujourd'hui, on cherche à faire passer ce projet de loi – à tort ou à raison, je ne porte même pas un jugement de valeur sur le fond –, en toute hâte, risquant ainsi de devoir nous retrouver, très rapidement, pour traiter d'un autre territoire.

Or, et j'en finirai par-là, le Président de la République a tout de même indiqué, au cours du grand débat, qu'il était temps de reparler de thèmes comme la décentralisation, ou comme nos institutions dans leur ensemble. Il n'y avait donc pas urgence à légiférer sur ce texte; nous n'étions pas à un ou deux mois près!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Max Brisson, pour explication de vote.

**M. Max Brisson.** Madame la ministre, j'ai appris ce soir que, pour qu'un département puisse entrer dans une coopération transfrontalière, il fallait demander l'autorisation...

Je suis élu d'un département dans lequel on pratique la coopération transfrontalière depuis très longtemps, et nous ne demandons pas d'autorisation pour aller rencontrer le président de la communauté autonome du Pays basque ou le député foral du Guipuscoa. Et je ne pense pas que nous vous demanderons à l'avenir l'autorisation de continuer de le faire!

Le véritable problème auquel nous sommes confrontés, c'est l'asymétrie complète des compétences. Pour pouvoir aller discuter avec le président du gouvernement autonome basque ou le président de la communauté autonome de Navarre, il faut réunir l'État, la région, le département et l'intercommunalité! Il s'agit là d'une construction totalement déséquilibrée, et qui devient exceptionnelle en Europe.

Alors que tous les États européens autour de nous ont construit de larges autonomies, parce qu'ils font confiance aux territoires, nous en sommes restés à un cadre profondément centralisé, ce qui nous place, aujourd'hui, dans un complet hiatus.

Je plains mes collègues et amis alsaciens, car, s'agissant de ce projet dont vous nous demandez de débattre, madame la ministre, ils sont pris en otage dans les contradictions d'un État profondément centralisé, alors que la République ne court aucun danger. La République, mes chers collègues, sera forte si elle reconnaît la diversité de ses territoires et donne de la liberté à ces derniers.

Les problèmes ne sont pas partout les mêmes – ils sont, par exemple, tout à fait particuliers lorsque l'on est voisin d'une autonomie forte. Il faut donc laisser aux territoires la capacité de les traiter.

C'est pourquoi j'ai précédemment indiqué, avec force, que j'étais favorable à une communauté à statut particulier pour l'Alsace, comme pour certains autres territoires. Une République différenciée n'en sera que plus forte, plus belle et plus unie! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Loïc Hervé applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guy-Dominique Kennel, pour explication de vote.

**M. Guy-Dominique Kennel.** Mes chers collègues, je vous avoue, de façon complètement dépassionnée, que je suis quelque peu perdu ce soir! Je l'entends, ce débat soulève beaucoup de passion et irrite beaucoup de monde, mais je ne suis même pas sûr qu'il mériterait d'avoir lieu.

Comme Mme la ministre l'a expliqué, cette évolution répond à une demande des départements. Je crois même pouvoir préciser que ceux-ci ont indiqué être prêts à fusionner, à condition que l'on n'en reste pas à une fusion simple et que la nouvelle collectivité soit dotée de compétences supplémentaires. C'était bien, me semble-t-il, une condition à la fusion: très clairement, une fusion simple, sur le seul périmètre des compétences départementales, ne se serait pas faite.

Autrement dit, mais j'ai comme l'impression d'être en train de me tromper ou de ne pas me trouver forcément dans le bon hémicycle, il me semblait que le Gouvernement avait promis, au moment où les deux départements s'engageaient vers la fusion, l'élaboration d'un texte de loi, en complément, conférant à cette collectivité fusionnée de réelles compétences supplémentaires.

J'en viens à la compétence transfrontalière. Celle-ci est mise en œuvre depuis longtemps. Je l'ai vécu en tant que président du conseil général et je puis confirmer que, comme d'autres ont pu l'être – au Pays basque, par exemple –, nous étions aussi mal à l'aise lors des réunions avec nos partenaires allemands et suisses, notamment dans le cadre du Conseil rhénan.

La délégation allemande et la délégation suisse arrivaient en réunion avec, à leur tête, un élu ayant le pouvoir de décider immédiatement ; la délégation française était, elle, dirigée par le préfet, accompagné du président de région et des deux présidents de département, et, quand il s'agissait de prendre une décision, il fallait en référer à Paris. Du coup, nous étions toujours en infériorité, les Allemands et les Suisses décidant, et nous non !

Voilà pourquoi j'ai parlé de corsetage. Évoquer un « chef de filât », cela ne veut rien dire ! Cela signifie porter la plume et payer le café, point à la ligne !

**Mme la présidente.** Il faut conclure, mon cher collègue.

**M. Guy-Dominique Kennel.** Pour ma part, j'aurais souhaité que l'on délègue une réelle compétence en matière transfrontalière à la nouvelle collectivité, afin qu'elle puisse décider, à l'instar de ce qui se passe chez nos amis allemands et suisses. Or tel n'est pas le cas !

**Mme la présidente.** La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

**M. René-Paul Savary.** J'ai moi aussi été interpellé par la réponse de Mme la ministre, s'agissant des demandes d'autres collectivités. Si l'on part sur un département d'Alsace, pourquoi pas... Mais l'approche n'est pas la même si l'on parle de collectivité à statut particulier !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je n'ai pas parlé des collectivités !

**M. René-Paul Savary.** En effet, dans ce cas, on pourrait aussi choisir la capitale. Imaginons que l'on désigne Colmar.

**Mme Catherine Troendlé.** Bonne idée ! *(Sourires.)*

**M. René-Paul Savary.** On aurait alors une collectivité régionale – en effet, elle prendrait les compétences de la région – dont la capitale serait située à Colmar et une autre, qui regrouperait la Lorraine et la Champagne-Ardenne, une capitale régionale située à Strasbourg.

Comment cela serait-il perçu au niveau européen quand certains, comme les membres de la liste que je soutiens pour les élections européennes, revendiquent pour Strasbourg un titre de capitale européenne ? Nous serions mis en porte à faux ! Nous le voyons bien, la démarche que vous proposez, madame la ministre, a des limites.

La solution, déjà évoquée, consisterait à redonner, à titre expérimental, la clause de compétence générale à la collectivité. La perte de cette clause pose un vrai problème au niveau des départements. Rappelez-vous, mes chers collègues, combien nous nous sommes battus sur cette question, par-delà les clivages entre gauche et droite... *(MM. Pierre-Yves Collombat et Pascal Savoldelli approuvent.)*

C'est cette clause de compétence générale qui permettait à ceux qui dirigeaient les collectivités de prendre leurs responsabilités et, comme l'a fort bien dit un ancien président de conseil général, d'être décisifs lors de certaines discussions. Tout cela a été annulé : les responsabilités ne sont plus là ; on ne fait plus confiance aux élus !

Il semble que le contrat que l'on nous propose ici, loin d'être « gagnant-gagnant », est plutôt « perdant-perdant », pour l'Alsace, qui n'aura pas les mains libres, comme pour les autres régions. C'est un trompe-l'œil ! Et c'est dommage, car les Alsaciens seront déçus du résultat.

Il faut poursuivre dans la voie proposée par Mme le rapporteur, en accordant à la collectivité des compétences spécifiques, mais il faut être clair sur le fait qu'il s'agit bien d'un département. Ne trompons pas les gens !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 8 et 139.

*(Les amendements ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n<sup>o</sup> 62 rectifié est présenté par MM. Danesi et Kern, Mme Keller et MM. Brisson, Laménié et Sido.

L'amendement n<sup>o</sup> 113 est présenté par Mme Schillinger et les membres du groupe La République En Marche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

Département

par les mots :

Collectivité européenne

II. – Alinéas 5 à 7, 17 et 18

Remplacer les mots :

le département

par les mots :

la Collectivité européenne

III. – Alinéas 5 et 9

Remplacer le mot :

chargé

par le mot :

chargée

IV. – Alinéas 6 et 19, secondes phrases

Remplacer le mot :

Il

par le mot :

Elle

V. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

associé

par le mot :

associée

VI. – Alinéas 9, 19 et 20

Remplacer les mots :

Le département

par les mots :

La Collectivité européenne

VII. – Alinéa 16

Remplacer les mots :

au département

par les mots :

à la Collectivité européenne

VIII. – Alinéas 21,24 et 28

Remplacer les mots :

du département

par les mots :

de la Collectivité européenne

La parole est à M. René Danesi, pour présenter l'amendement n° 62 rectifié.

**M. René Danesi.** Cet amendement tend à rétablir la dénomination « Collectivité européenne d'Alsace », qui a été retenue conjointement par les deux conseils départementaux et par le Gouvernement. Trois arguments viennent appuyer cette proposition.

Premièrement, il y a une volonté politique d'affirmer la dimension européenne de la nouvelle collectivité. C'est logique, dès lors que cette dimension est à l'origine des compétences spécifiques que la loi lui attribue.

Ainsi, le projet de loi reconnaît à la nouvelle collectivité un rôle de chef de file en matière transfrontalière, en particulier *via* l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière, lequel schéma comportera un volet opérationnel, y compris pour les liaisons routières et ferroviaires. Il lui reconnaît également un rôle renforcé en matière de langue régionale, dont je rappelle que son expression écrite est l'allemand standard. La dénomination de la nouvelle collectivité européenne exprime donc son ambition transfrontalière et renforce sa crédibilité vis-à-vis de ses partenaires allemands et suisses.

Deuxièmement, malgré cette volonté politique forte, votre commission des lois a préféré suivre prudemment l'avis du Conseil d'État, qui a opté pour la dénomination « département d'Alsace ».

Toutefois, deux observations s'imposent : tout d'abord, le Conseil d'État a validé l'attribution des compétences spéciales de la nouvelle collectivité, reconnaissant ainsi la spécificité de l'Alsace ; ensuite, il n'a pas été en mesure d'étayer ses réserves par le moindre principe constitutionnel.

Toujours sur le plan juridique, je ferai observer que le décret du 27 février 2019 a procédé au regroupement des deux départements rhénans sous le nom de Collectivité européenne d'Alsace. Or, en application de l'article L. 3111-1 du code général des collectivités territoriales, seul un nouveau décret pris sur demande de la nouvelle collectivité peut modifier cette dénomination.

Troisièmement – l'argument est très politique, j'en conviens –, la dénomination « Collectivité européenne d'Alsace » permettra une identification forte par les Alsaciens et, par là même, mettra du baume au cœur des 85 % d'Alsaciens qui ne veulent pas rester des « Grands Estiens » !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour présenter l'amendement n° 113.

**Mme Patricia Schillinger.** Cet amendement vise à rétablir la dénomination choisie pour la collectivité née de la fusion des deux entités départementales : la Collectivité européenne d'Alsace.

Ce nom, qui figurait dans le projet de loi initial, a été réaffirmé par trois fois : dans la déclaration commune du 29 octobre 2018, dans les délibérations des deux assemblées départementales adoptées le 4 février 2019 et dans le décret du 27 février 2019 ayant procédé à la fusion des départements.

La dénomination de la collectivité relève, à mon sens, du domaine réglementaire, et la question a été traitée par décret. Revenir par la loi sur ce point ne me paraît pas judicieux. Par ailleurs, l'attente des Alsaciens et le contenu même du projet plaident pour conserver le nom choisi.

Loin de masquer la réalité institutionnelle de la future collectivité ou de tromper sur ce point, cette dénomination souligne, au contraire, la dimension européenne qui est à l'origine de la reconnaissance de compétences particulières et spécifiques à son profit : chef de filât en matière transfrontalière, rôle renforcé dans la promotion des langues régionales.

Mes chers collègues, le nom « département d'Alsace » ne serait pas conforme à la réalité territoriale et institutionnelle nouvelle. En effet, si la future collectivité se résumait à un département d'Alsace, il n'y aurait pas besoin de loi, et nous ne serions pas ici ce soir !

L'appellation « Collectivité européenne d'Alsace », actée dans le décret, est donc le juste reflet du caractère novateur de la démarche, qui confère à la collectivité des compétences exorbitantes du droit commun, en plus des compétences départementales classiques.

Enfin, comme je le rappelais lors de la discussion générale, l'attente alsacienne sur ce point est grande et l'identification avec cette dénomination est forte. Le désir d'Alsace ne peut être réduit à un désir de département !

Pour l'ensemble de ces raisons, mes chers collègues, je vous demande de rétablir le nom que le Gouvernement, les deux départements et la région Grand Est ont choisi, avec le soutien de la population et des élus.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 84 rectifié, présenté par Mme Troendlé, M. Danesi, Mme Keller, MM. Kennel, Kern et Reichardt et Mme Schillinger, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3431-3. – I. – La Collectivité européenne d'Alsace est chargée d'organiser les modalités de mise en œuvre du schéma alsacien de coopération transfrontalière. À ce titre, le volet opérationnel de ce schéma définit lesdites modalités de la manière suivante :

La parole est à Mme Catherine Troendlé.



**Mme Catherine Troendlé.** Cet amendement tend à réduire la rédaction première de l'alinéa 9 de l'article 1<sup>er</sup>, en supprimant les mots « dans le respect des compétences des autres catégories des collectivités territoriales ou de leurs groupements ».

Nous considérons en effet que, dans le contexte spécifique transfrontalier de l'Alsace, la collectivité doit disposer d'une capacité à agir dans tous les domaines ayant un enjeu transfrontalier, et cela dans la perspective d'une cohérence globale pour le schéma alsacien de coopération défini à cet article 1<sup>er</sup>.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 81, présenté par Mme Harribey, M. J. Bigot, Mme de la Gontrie, MM. Durain, Fichet, Kanner, Kerrouche, Leconte, Marie, Sueur, Sutour et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 20 à 28

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Laurence Harribey.

**Mme Laurence Harribey.** Je ne vois pas bien pourquoi la discussion de cet amendement est liée à celle du précédent, mais s'il doit en être ainsi...

Notre objectif, ici, est de supprimer les alinéas de l'article 1<sup>er</sup> relatifs au conseil de développement. Nous jugeons effectivement inutile de fixer dans la loi ce que les collectivités peuvent déjà librement mettre en œuvre. De plus, la création d'un organisme supplémentaire nous paraît en contradiction avec le principe selon lequel le développement économique relève de la compétence du conseil régional.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** La commission des lois a émis un avis défavorable sur les amendements identiques n° 62 rectifié et 113, considérant que, par rigueur juridique, il convenait d'appeler cette nouvelle entité « département d'Alsace ».

À titre personnel, je n'étais pas favorable à ce changement d'appellation. S'il faut effectivement être bien clair sur le plan juridique, nous avons toujours considéré que cette nouvelle Collectivité d'Alsace était un département. Je l'ai dit, c'est un « département + », c'est-à-dire un département doté de nouvelles compétences, mais c'est un département avant tout !

Le terme « Collectivité européenne d'Alsace » est un nom propre et, à ce titre, n'a aucune incidence juridique. Il s'agit bien d'une collectivité ; elle choisit de se qualifier d'« européenne » comme nombre d'autres collectivités – je pense à l'eurométropole de Strasbourg ou à la Métropole européenne de Lille. Cette appellation, souhaitée par les élus alsaciens, a constitué l'une des bases de l'accord qu'ils ont négocié.

L'amendement n° 84 rectifié, visant des modalités de mise en œuvre du schéma alsacien de coopération transfrontalière, tend à supprimer la mention du respect des compétences des autres collectivités territoriales. À notre avis, sa portée en droit n'est pas aussi importante que celle que semble lui attribuer son auteur. Supprimer cette mention ne permet pas de donner, au département alsacien, une capacité à agir dans l'ensemble des domaines à enjeux transfrontaliers.

Par conséquent, et même si je comprends les préoccupations et la volonté de précision manifestées par Mme Catherine Troendlé, la commission émet, également par rigueur juridique, un avis défavorable sur l'amendement n° 84 rectifié.

S'agissant, enfin, de l'amendement n° 81, la commission a souhaité soutenir la création du conseil de développement d'Alsace, une instance de dialogue et de réflexion permettant d'accompagner le département alsacien dans l'exercice de ses compétences particulières. Nous émettons donc un avis défavorable sur cet amendement visant à le supprimer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je soutiens, bien entendu, les amendements identiques n° 62 rectifié et 113, dans la mesure où ils tendent à rétablir le nom proposé dans la version initiale du projet de loi, nom issu d'un travail collaboratif avec les deux conseils départementaux appelés à se regrouper.

Je rappelle tout de même, parce que j'écoute et j'entends beaucoup de choses, que la décision a été prise à la majorité absolue du conseil départemental du Haut-Rhin et à une large majorité du conseil départemental du Bas-Rhin – il manquait seulement six voix. On parle beaucoup de démocratie dans cette assemblée ; le Gouvernement, justement, entend respecter les décisions démocratiques qui ont été prises au sein des deux conseils départementaux.

Le nom retenu dans le décret du 27 février 2019 est donc, logiquement, celui de « Collectivité européenne d'Alsace ». Il met en avant une dimension européenne très forte et l'Alsace a parfaitement le droit d'utiliser ce qualificatif, comme – Mme la rapporteure l'a rappelé – Strasbourg ou Lille l'ont déjà fait.

En outre, nous avons déjà l'exemple d'un département portant un nom particulier, eu égard, d'ailleurs, à son histoire également particulière : ce département s'appelle le Territoire de Belfort. (*Exclamations.*)

**Mme Patricia Schillinger.** Tout à fait !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Le Gouvernement émet par ailleurs un avis défavorable sur l'amendement n° 84 rectifié, qui tend à s'éloigner des principes du chef de filât, en organisant la tutelle d'une collectivité sur une autre. Cette évolution n'est pas envisageable ; elle est même anticonstitutionnelle.

Enfin, en ce qui concerne l'amendement n° 81, je m'en remettrai à la sagesse de la Haute Assemblée.

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

**M. André Reichardt.** Si vous me le permettez, madame la présidente, je vais m'exprimer simultanément sur les quatre amendements.

S'agissant des deux premiers amendements, qui visent la dénomination de la collectivité, j'ai bien noté que cette dénomination était essentielle aux yeux de certains. Mais, mes chers collègues, comme l'indique le Conseil d'État dans son avis, il s'agit d'un simple nom propre ! Je ne vois donc pas en quoi cette dénomination serait essentielle au point de nous opposer.

À titre personnel, je n'ai rien contre. Le seul problème, c'est que ce nom contribue à cacher aux Alsaciens que cette collectivité est, de fait, un simple département. Je sais de quoi je parle : je suis moi-même alsacien et j'entends dire que, avec cette collectivité européenne, on retrouverait la région... Encore une fois, si la commission des lois a estimé qu'il fallait faire droit à l'amendement de nos collègues socialistes visant à retenir l'intitulé « département d'Alsace », c'est bien pour cela, pour apporter le plus de clarté possible.

En fait, ce qui intéresse les Alsaciens, c'est non pas la dénomination de la collectivité, mais les compétences qui seront accordées à cette dernière, afin, précisément, que son champ d'action ne se résume pas à celui d'un département.

Pour ma part, vous l'avez compris au travers de mes propos liminaires, mes chers collègues, j'entends me battre beaucoup plus sur les compétences que sur la dénomination de la collectivité, dénomination qui n'est qu'un nom propre. Je pense, notamment, à la reconnaissance d'une collectivité à statut particulier au titre de l'article 72 de la Constitution.

Par ailleurs, je voterai l'amendement de Catherine Troendlé. Certes, il tend à supprimer la portion de phrase mentionnant « le respect des compétences des autres catégories de collectivités territoriales ou de leurs groupements », mais ayons le courage de le dire : « Ça suffit ! »

Après avoir prévu que le schéma transfrontalier doit être en cohérence avec le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation – le SRDEII –, on nous annonce maintenant qu'il doit respecter le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, le Sradet. Où s'arrêtera-t-on ? L'amendement n° 84 rectifié doit donc être voté.

Enfin, je suis favorable à la création d'un conseil de développement, introduit sur l'initiative de notre collègue Guy-Dominique Kennel. C'est une mesure que je mets en relation avec l'un de mes amendements ultérieurs, tendant à reconnaître une collectivité à statut particulier.

Pour moi, ces deux dispositions sont liées. En effet, dans l'hypothèse où la collectivité territoriale n'est rien d'autre qu'un département, à quoi servira un conseil de développement ? Il aura son utilité seulement si nous parlons d'une collectivité à statut particulier.

**Mme la présidente.** Madame la ministre, mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose de prolonger notre séance jusqu'à minuit et demi, afin de poursuivre plus avant l'examen de ce texte.

Il n'y a pas d'observation ?...

Il en est ainsi décidé.

La parole est à Mme Catherine Troendlé, pour explication de vote.

**Mme Catherine Troendlé.** Je ne figure pas parmi les cosignataires des amendements identiques n°s 62 rectifié et 113, car j'aurais souhaité que la réintroduction de l'appellation initialement retenue soit le fait de Mme la ministre, que cette dernière puisse nous expliquer clairement les raisons de son attachement à la dénomination « Collectivité européenne d'Alsace », qu'elle nous donne, si je puis m'exprimer de la sorte, des preuves d'amour (*Sourires.*), marquant ainsi sa volonté d'accepter un certain nombre d'amendements dans le cours du débat.

Dès à présent, je lui propose de revoir l'argumentaire qu'elle vient de développer sur mon amendement, qui est un amendement de précision et de cohérence. Il s'agit, non pas d'imposer une tutelle d'une collectivité sur une autre, mais d'accorder une compétence permettant de garantir la cohérence globale du schéma alsacien de coopération transfrontalière.

Je ne comprends pas votre argumentaire, madame la ministre, qui se révèle beaucoup plus dur que celui de notre rapporteur, et j'appelle mes collègues à soutenir cet amendement n° 84 rectifié, qui est parfaitement cohérent

avec les attentes exprimées. Une telle perspective pourrait me conduire à voter les amendements identiques visant à rétablir la dénomination « Collectivité européenne d'Alsace ».

**Mme la présidente.** La parole est à M. Claude Kern, pour explication de vote.

**M. Claude Kern.** Mes chers collègues, n'oublions pas que l'appellation de cette future collectivité, cela a été rappelé, appartient en réalité aux concepteurs de ce projet et aux élus des deux départements qui ont délibéré, à une quasi-unanimité, en faveur de la création d'une Alsace unie et rassemblée au sein de la Collectivité européenne d'Alsace.

Or le Sénat est garant des libertés et des responsabilités locales. La dénomination de cette collectivité et sa strate de rattachement sont deux sujets qu'il faut bien dissocier.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jacques Bigot, pour explication de vote.

**M. Jacques Bigot.** Madame la rapporteure, je vous remercie d'avoir rappelé quelle a été la position de la commission des lois, même si ce n'était pas forcément la vôtre. La commission a simplement repris ce qu'a dit le Conseil d'État, puis, à sa suite, le groupe socialiste, ainsi que moi-même dans la discussion générale. Et nous ne sommes pas majoritaires en son sein !

Il faut être clair vis-à-vis des habitants de ce territoire qu'est l'Alsace. Que des amendements soient présentés par nos collègues René Danesi et Patricia Schillinger, tous deux haut-rhinois, n'est pas un hasard : en réalité, ceux-ci craignent que les Haut-Rhinois aient le sentiment que l'on en revienne à ce qu'ils ont refusé en 2013, à savoir la suppression du département du Haut-Rhin comme circonscription d'État. Or Mme la ministre a pris l'engagement, qui, je le pense, sera tenu par le Gouvernement, que ces deux circonscriptions administratives que sont le département du Haut-Rhin et le département du Bas-Rhin subsisteront.

Toutefois, comme l'a souligné le Conseil d'État et comme en dispose le code général des collectivités territoriales, à la collectivité dénommée « département » s'attachent des compétences propres. Et incontestablement, cette fusion donnera naissance à un département d'Alsace.

**Mme Catherine Troendlé.** Ce n'est pas le choix d'une telle dénomination qui a été fait !

**M. Jacques Bigot.** Ensuite, la question est celle du nom de cette collectivité. Madame la ministre, vous avez fait allusion au Territoire de Belfort, tout petit département créé au moment où l'Alsace se retrouvait abandonnée par la France entre les mains des Allemands et recouvrant la zone restée française... Ce rappel n'est pas très agréable pour les Alsaciens ! En tout cas, dites-nous clairement que cette future entité sera un département ; il est important que nos concitoyens le sachent.

Je rejoins ce qu'a dit André Reichardt : la question de fond, c'est celle des compétences. Comme l'a dit Guy-Dominique Kennel, les deux départements ont souhaité que leur soient attribuées des compétences supplémentaires particulières, au motif que le simple regroupement de celles qu'ils exercent actuellement ne les intéresse pas en tant que telles. Ils en veulent davantage !

Or on a du mal à percevoir ce que pourraient être ces compétences supplémentaires. Le transfrontalier ? On ne le perçoit guère. Éventuellement les routes, avec la possibilité de créer par voie d'ordonnance une taxe spécifique sur les poids lourds étrangers dans le département d'Alsace ? Je suis curieux de voir ce que nous diront les technos de Bercy sur ce sujet !

Franchement, mes chers collègues, soyons clairs pour nos amis alsaciens : appelons ce qui est un département un département ! Restons-en à la position de la commission des lois.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guy-Dominique Kennel, pour explication de vote.

**M. Guy-Dominique Kennel.** Madame la présidente, je vous promets que je vais essayer cette fois d'être plus bref que d'habitude ! (*Sourires.*)

La dénomination « Collectivité européenne d'Alsace », c'est un emballage ! Peu importe la boîte, à mon avis ; l'essentiel, c'est ce qu'il y a dedans. Si c'est celle qui doit être retenue, je n'y suis pas opposé, mais à condition d'y adjoindre d'autres compétences que celles qu'exercerait un département d'Alsace. Il faut donc aller plus loin, et c'est pour cette raison que j'ai cosigné l'amendement de Catherine Troendlé.

On ne peut pas demander à une collectivité d'être chef de file tout en lui imposant de respecter un schéma régional, tout en la plaçant sous l'autorité du préfet, tout en lui imposant de recueillir l'accord de l'ensemble des autres collectivités. Dès lors, elle n'est plus libre de ses initiatives, de ses réalisations et de ses décisions ! C'est bien pour cela que je souhaite que cette nouvelle collectivité, que l'on pourra ensuite appeler Collectivité européenne d'Alsace, dispose de ce pouvoir en matière de coopération transfrontalière : ce sera là un vrai transfert de compétence.

*A contrario*, on nommerait cette collectivité chef de file et on lui donnerait la plume simplement pour rédiger un schéma qui ne serait pas prescriptif, qui resterait sans aucun effet sur le terrain, à quoi bon ? Dans ce cas, autant tout arrêter ! Ou alors, disons clairement à la population que, être chef de file, cela consiste à porter la plume et à payer le café, et remisons cette dénomination « Collectivité européenne d'Alsace ».

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

**Mme Fabienne Keller.** À mon tour, je veux m'exprimer sur les amendements identiques n<sup>os</sup> 62 rectifié et 113, qui visent le nom de cette nouvelle collectivité.

J'entends les arguments juridiques en faveur de l'appellation « département », mais je voudrais attirer l'attention de mes collègues sur la symbolique d'un nom.

Un nom figure sur de nombreux documents, il est répété. En l'occurrence, l'appellation « Collectivité européenne d'Alsace » a été débattue pendant de longs mois, et c'est en sa faveur, comme l'a rappelé Mme la ministre, que se sont prononcés unanimement les conseillers départementaux du Haut-Rhin, ainsi que, à une très large majorité – il n'a manqué que six voix –, ceux du Bas-Rhin. Il faudrait que nos collègues prennent en compte ce fait.

En outre, l'enjeu dépasse la simple fusion de deux départements, déjà votée par les assemblées et entérinée par un décret. Si nous sommes réunis ce soir pour examiner ce projet de loi, c'est bien parce que nous souhaitons doter cette collectivité nouvelle d'autres compétences en plus de celles qu'exercent déjà les départements, afin d'asseoir son socle. À cet égard, nous saluons le travail du Gouvernement et des deux départements. L'essence même de ce projet de loi, c'est donc de créer une collectivité qui soit plus qu'un simple département.

Je le répète, je remercie ceux de nos collègues qui voudront bien prendre en compte le souhait exprimé par les deux départements concernant la dénomination de cette collectivité, symbolique à laquelle nous sommes particulièrement attachés.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Mizzon, pour explication de vote.

**M. Jean-Marie Mizzon.** Dans une société où la communication joue le rôle que l'on sait, les mots ont toute leur importance. « Alsace », c'est une marque. « Collectivité européenne d'Alsace », c'est peut-être un terme plus flatteur, plus séduisant, plus vendeur, mais aux mots qui flattent, je préfère ceux qui disent la vérité de ce qu'ils recouvrent.

De manière plus générale, je ne sais plus quelle est la doctrine du Gouvernement, ni où il va... Je suis comme certains de mes collègues : dans l'expectative. Où est le fil conducteur ?

En cette soirée, je pense à cette phrase d'André Maurois, que je livre à votre réflexion, mes chers collègues : « Dans une discussion, le difficile, ce n'est pas de défendre son opinion, c'est de la connaître. »

**M. Jean-Pierre Sueur.** Très bien !

**M. Jean-Marie Mizzon.** Je me demande si le Gouvernement a vraiment une opinion.

**M. Jean-Pierre Sueur.** C'est existentiel !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour explication de vote.

**Mme Patricia Schillinger.** Ce qui se passe ce soir dans cet hémicycle me laisse vraiment perplexe. Les élus des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, qui regroupent sept cents communes, se sont mis ensemble d'accord sur cette dénomination « Collectivité européenne d'Alsace ».

Le Sénat représente les collectivités territoriales, et nos concitoyens nous regardent. Or nous sommes en train de nous déchirer, comme en 2013, et nous offrons là une image malheureuse. Revenons-en au texte que nous examinons ! Je considère qu'il faut s'en tenir à cette appellation « Collectivité européenne d'Alsace » pour adresser un signal fort aux Alsaciens. Si nous, les élus, ne portons pas les sujets qui leur tiennent à cœur, nos électeurs ne croiront plus en nous.

Mes chers collègues, je souhaite donc vraiment que vous souteniez ces deux amendements identiques.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Philippe Bas, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Je voudrais tenter d'apporter mon propre éclairage sur cet échange.

La commission des lois s'est prononcée, de la manière rappelée par notre excellent rapporteur, Mme Agnès Canayer, qui, pour autant, n'a pas voulu attacher à cette question de la dénomination des conséquences que celle-ci n'a pas.

En effet, quelle que soit la dénomination que vous retiendrez par votre vote, mes chers collègues, vous ne changerez pas la chose. Et quelle est cette chose ? C'est une collectivité déjà hybride. C'est un peu comme la recette du pâté aux alouettes : il faut, pour faire un pâté aux alouettes, un cheval et une alouette. (*Sourires.*) Nous avons là un département, qui n'est pas simplement un département : c'est un département plus quelque chose.

**Mme Catherine Troendlé.** Absolument !

**M. Philippe Bas,** *président de la commission des lois.* Si l'on s'intéresse uniquement à ce quelque chose, on en fait déjà une collectivité à statut particulier, mais, en l'écrivant dans la loi, on irait trop loin, car la dénomination ne correspondrait plus à la chose.

La chose, c'est un département créé par décret. Celui-ci n'a nul besoin d'une loi pour voir le jour. Et si le Gouvernement a estimé qu'il fallait une loi, c'est que, en réalité, nous sommes en train de créer un peu plus qu'un département.

**Mme Catherine Troendlé.** Exactement !

**M. Philippe Bas,** *président de la commission des lois.* Nous-mêmes, en commission des lois, nous avons considéré que la partie « alouette », c'est-à-dire la partie « collectivité à compétences particulières » de ce département, était insuffisante. C'est pour cette raison que nous avons voulu ajouter une deuxième, puis une troisième, puis une quatrième alouette, pour faire bon poids.

C'est ainsi que, au-delà des compétences que le Gouvernement avait prévues, notamment en matière routière ou transfrontalière, nous avons ajouté la promotion de l'attractivité, qui était une compétence jusque-là réservée à la région, nous avons ajouté la qualité de chef de file en matière de bilinguisme, et nous nous apprêtons à ajouter la coordination de la politique touristique, l'expérimentation des aides aux entreprises par délégation de la région, des pouvoirs de police en matière de routes – puisque l'on transfère à cette collectivité des autoroutes, ce qui n'a jamais été fait pour aucune autre collectivité départementale.

Nous proposons également la création d'un conseil de développement, ainsi que la possibilité de créer dans ce département particulier une télévision locale, pour défendre la langue alsacienne.

Je comprends que dans la perspective ouverte par le Gouvernement, qui a désiré faire plus qu'un département, le Sénat s'apprête à faire beaucoup plus qu'un département, sans pour autant créer une collectivité à statut particulier.

Eh bien, mes chers collègues, vous connaissez la position de la commission, mais, en votre âme et conscience, vous allez pouvoir maintenant dire si vous souhaitez que l'on s'en tienne à la dénomination « département », ou si, tenant compte de toutes ces avancées, vous préférez aller plus loin.

Peut-être choisirez-vous alors de reprendre la dénomination qu'ont retenue tant les conseils départementaux d'Alsace que la région Alsace, ainsi d'ailleurs que le Gouvernement. Cela, c'est votre appréciation. Je le rappelle encore une fois, la position de la commission était différente. (*Mme Fabienne Keller et M. René Danesi applaudissent.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 62 rectifié et 113.

(*Les amendements sont adoptés.*) – (*Mmes Fabienne Keller et Patricia Schillinger, ainsi que M. René Danesi, applaudissent.*)

**Mme la présidente.** En conséquence, les amendements n<sup>os</sup> 84 rectifié et 81 n'ont plus d'objet.

Mes chers collègues, par cohérence avec le vote qui vient d'avoir lieu, dans la suite de la discussion, les termes « Collectivité européenne d'Alsace » se substitueront à ceux de « département d'Alsace » dans les amendements dont le texte comporte ces derniers termes et qui seront adoptés.

**Mme Catherine Troendlé.** Madame la présidente, pourquoi l'amendement n<sup>o</sup> 84 rectifié devient-il sans objet ?

**Mme la présidente.** Parce que les amendements identiques n<sup>os</sup> 62 rectifié et 113 visaient à modifier l'alinéa 9 de l'article 1<sup>er</sup>, ma chère collègue, tandis que le vôtre tendait à le réécrire entièrement.

**Mme Catherine Troendlé.** Non, ce n'est pas la même chose ! (*Exclamations.*)

**M. Jean-François Husson.** Mais si !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme le rapporteur.

**Mme Agnès Canayer,** *rapporteur.* D'après ce que l'on m'explique, pour que cet amendement ne devienne pas sans objet, il aurait fallu le rectifier, afin qu'il tende à ne modifier que certains mots de l'alinéa 9, et non pas à le réécrire entièrement.

Nous pourrions d'ailleurs procéder à une telle modification et ainsi mettre aux voix cet amendement.

**Mme la présidente.** Madame Troendlé, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens suggéré par Mme le rapporteur ?

**Mme Catherine Troendlé.** Tout à fait, madame la présidente.

**M. Jean-François Husson.** Ce n'est pas une bonne façon de travailler ! L'amendement est devenu sans objet, un point c'est tout !

**Mme la présidente.** Je suis donc saisie d'un amendement n<sup>o</sup> 84 rectifié *bis*, présenté par Mme Troendlé, M. Danesi, Mme Keller, MM. Kennel, Kern et Reichardt et Mme Schillinger, et qui est ainsi libellé :

Alinéa 9

1<sup>o</sup> Première phrase

Après le mot :

transfrontalière

Supprimer la fin de cette phrase.

2<sup>o</sup> Seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

À ce titre, le volet opérationnel de ce schéma définit lesdites modalités de la manière suivante :

Je le mets aux voix.

(*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n<sup>o</sup> 101 rectifié *bis*, présenté par MM. Reichardt, Brisson et Daubresse, Mme N. Goulet, M. Kern, Mmes Billon et Berthet et MM. Milon, Laménie, Charon et Kennel, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. - Il est créé une collectivité à statut particulier, au sens de l'article 72 de la Constitution, dénommée « Collectivité européenne d'Alsace », en lieu et place des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

« La Collectivité européenne d'Alsace s'administre librement dans les conditions fixées au présent titre, par la loi n<sup>o</sup> ... du ... relative aux compétences du département d'Alsace et par l'ensemble des dispositions législatives relatives aux départements non contraires au présent titre et à la loi n<sup>o</sup> ... du ... précitée.

La parole est à M. André Reichardt.

**M. André Reichardt.** Comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises ce soir, il s'agit là, à mes yeux, d'un amendement essentiel à ce projet de loi, surtout après le vote qui vient d'avoir lieu, par lequel a été créée la Collectivité européenne d'Alsace. (*Brouhaha.*) Mais je ne suis pas certain que quelqu'un m'écoute, madame la présidente...

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, je vous prie d'écouter l'orateur.

Veillez poursuivre, monsieur Reichardt.

**M. André Reichardt.** Cet amendement vise à créer une collectivité à statut particulier, au sens de l'article 72 de la Constitution.

Le 29 octobre 2018, lors de sa rencontre à l'hôtel Matignon avec les élus alsaciens, le Premier ministre Édouard Philippe tenait ces propos : « Cette déclaration commune, c'est, je l'ai dit, du "cousu main". C'est la volonté [...] de partir de la base des compétences départementales des deux départements alsaciens pour créer une collectivité dotée de compétences particulières et supplémentaires. »

N'est-ce pas la définition même d'une collectivité à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution ? Pour moi, cette collectivité, c'est un espace, c'est une identité, c'est un projet.

Par ailleurs, le Conseil d'État, dans son avis sur le projet de loi, a clairement indiqué que la Collectivité européenne d'Alsace, créée par décret, n'était en fait qu'un département auquel il avait été ajouté des compétences d'intérêt général spécifiques à ce territoire.

En la matière, selon cette jurisprudence, des compétences peuvent être accordées à un département hors de sa strate, à condition que celles-ci soient d'intérêt général et spécifiques à ce territoire. Entre-temps, comme vient de le rappeler son président, la commission des lois a adopté des amendements n'ayant rien de spécifique à la promotion de l'attractivité du territoire d'Alsace.

Dans ces conditions, je considère que cette collectivité ne peut plus demeurer un département. D'où ma proposition de créer une collectivité à statut particulier, solution pour régler ce problème d'ordre juridique sérieux et, à mon avis, incontournable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Agnès Canayer, rapporteur.** Cet amendement, qui vise à créer une collectivité à statut particulier à l'intérieur de la région Grand Est, ne change pas grand-chose sur le fond à ce que prévoit déjà le projet de loi, même s'il tend à autoriser ultérieurement le législateur à attribuer d'autres compétences à la collectivité alsacienne, sans qu'il soit besoin de le justifier par des spécificités locales. Il me semble que cette solution hybride poserait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

D'un point de vue politique, il faudrait toujours justifier les compétences spéciales de la collectivité alsacienne par des spécificités locales, faute de quoi les autres territoires de la région ne le comprendraient pas.

En outre, si l'on en venait à attribuer à la collectivité des compétences aujourd'hui exercées par la région, il en résulterait que la région Grand Est exercerait depuis Strasbourg, sur le territoire de la Moselle ou de la Marne, des compétences qu'elle n'aurait même pas le droit d'exercer en Alsace.

Pour toutes ces raisons, la commission émet un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Monsieur Reichardt, vous avez vous-même démontré qu'il ne s'agissait pas d'une collectivité à statut particulier. De plus, le Gouvernement l'a dit à plusieurs reprises, la communauté européenne d'Alsace demeurera au sein de la région Grand Est et constituera un département avec quelques compétences supplémentaires au regard de sa situation spécifique.

C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

**M. André Reichardt.** Madame la ministre, je me suis certainement mal fait comprendre, car j'avais le sentiment d'avoir démontré l'inverse, à savoir qu'il ne pouvait s'agir, juridiquement, que d'une collectivité à statut particulier !

Je le redis, la commission des lois a attribué à cette collectivité, certes des spécificités, mais aussi des compétences qui ne sont pas spécifiques. Dès lors que l'on applique la jurisprudence du Conseil d'État sur l'affectation de compétences nouvelles à une strate de collectivités locales, il est clair que cela ne peut plus être un département.

Je voudrais ensuite répondre à Mme le rapporteur que, dans mon esprit, il n'est pas question – j'avais d'ailleurs déposé en ce sens un amendement, qui a été rejeté – de donner des compétences émanant de la région : j'ai bien compris que celle-ci y est opposée ; c'est bien tout le drame ! Autrement, on n'en serait peut-être pas là... En conséquence, je ne puis en réclamer.

En réalité, notre objectif, c'est de créer un réceptacle de compétences à venir, dans le cadre de travaux qui auront lieu, le cas échéant, soit sur la loi NOTRe, soit sur des dispositions prévoyant une différenciation à venir.

Bref, nous souhaitons que cette collectivité à statut particulier constitue le réceptacle de compétences nouvelles susceptibles de justifier à la fois que ce n'est pas un département et que c'est bien une collectivité européenne dénommée comme telle. Encore une fois, les Alsaciens ne veulent pas d'une collectivité européenne qui n'est qu'un département avec un plus, mais malheureusement, qui n'est pas plus que cela !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Max Brisson, pour explication de vote.

**M. Max Brisson.** J'ai écouté avec beaucoup d'attention le président Philippe Bas : avec beaucoup d'habileté, il nous a finalement invités à choisir le nom de Collectivité européenne d'Alsace.

En outre, il a recensé toutes les compétences que nous allons donner, au-delà de ce qu'a prévu le Gouvernement, à cette Collectivité européenne d'Alsace. Il a enfin déclaré que c'était un « département + ». Mais moi, je ne sais pas ce que c'est. Je sais ce qu'est une commune, un département, une région. Je sais aussi ce qu'est une collectivité à statut particulier, car cela figure clairement dans la Constitution.

Je soutiendrai l'amendement d'André Reichardt, car je respecte beaucoup l'avis du président Bas. J'ajouterais qu'il m'est arrivé, dans d'autres territoires, de manifester en faveur d'une collectivité à statut particulier. De surcroît, c'est la réalité de ce que nous allons constituer, puisque nous allons donner à ce « département + » un certain nombre de compétences tout à fait spécifiques.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote.

**M. Jean-Marc Gabouty.** Je ne voterai pas l'amendement de M. Reichardt, mais cette mesure présente au moins le mérite d'aller au bout d'une certaine logique.

La communauté européenne d'Alsace sera le seul département à bénéficier de ce régime dérogatoire, car on a besoin, et je puis le comprendre, de sortir de l'étouffement créé par la loi NOTRe, qu'un certain nombre d'entre nous ont votée, même s'ils y étaient quelque peu contraints et forcés, parce qu'elle apparaissait à l'époque comme la moins mauvaise des solutions.

Pour sortir de cet étouffement, il faut reprendre des compétences au niveau d'un territoire cohérent, ce qui empêche les autres départements de les exercer. L'inconvénient de ce projet de loi, c'est qu'il est totalement discriminatoire à l'égard de l'ensemble des autres départements français.

Nous contestons non pas ce que veulent les Alsaciens, mais que nous ne puissions pas y avoir accès ; ou alors, madame la ministre, vous m'expliquez que, demain, on pourra créer la communauté laïque du Limousin, qui aura la compétence de la promotion touristique, de la gestion de l'eau. Si je prends mon bâton de pèlerin... (*Sourires.*)

**M. Loïc Hervé.** Très bien !

**M. Jean-Marc Gabouty.** ... je suis sûr d'arriver à convaincre nos compatriotes et les collectivités locales. Je pourrai citer d'autres exemples de ce type.

Dans mon opposition avec notre collègue Reichardt, je lui reconnais une logique totale dans sa démarche, dont il souhaite d'ailleurs qu'elle aille un peu plus loin, puisqu'il parle de « réceptacle », pour accueillir d'autres compétences spécifiques ou générales. Quand celles-ci sont générales, cela veut dire que ces compétences peuvent être éventuellement assumées par d'autres départements qui n'y sont pas autorisés.

Si l'on respecte la logique du projet de loi, on devrait donc déboucher sur la solution préconisée par M. André Reichardt.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Loïc Hervé, pour explication de vote.

**M. Loïc Hervé.** À ce stade de notre réflexion, nous avons longuement débattu du nom de cette collectivité. Et tout aussi longuement, on nous a expliqué – c'est en tout cas ce que j'ai cru comprendre – qu'il s'agissait d'un département avec quelques compétences supplémentaires, mais globalement accessoires, que l'on ne devait pas l'appeler « département », bien que c'en était un, et qu'un nom unique, propre, allait qualifier cette Collectivité européenne d'Alsace.

À présent, à la faveur de la discussion au sujet de l'amendement d'André Reichardt, on en vient à dire que les compétences supplémentaires qui seront accordées à l'avenir sont telles qu'il faut maintenant donner une autre consistance juridique à cette collectivité, qui n'est plus un département.

Madame la présidente, l'amendement que nous venons de voter tend à changer même les termes du débat précédent sur la dénomination.

**M. André Reichardt.** Absolument !

**M. Loïc Hervé.** Demain, l'amendement de François Grosdier sera débattu dans l'hémicycle après avoir recueilli un avis favorable de la commission des lois. Il a pour objet d'élargir à l'ensemble des départements qui en feraient la demande l'exercice de toutes les compétences de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

En déroulant progressivement la réflexion, on va beaucoup plus loin que l'objet même du texte. C'est la raison pour laquelle je ne pourrai voter cet amendement d'André Reichardt, même si, comme Jean-Marc Gabouty, j'en comprends tout à fait la logique. En effet, faisons preuve d'un peu de rigueur juridique et gardons-nous de trop étendre le champ d'application du projet de loi ou d'être dans une logique d'entonnoir, qui finalement nous conduirait vers quelque chose nous ignorons.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement sait très bien où il va ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

**M. Pierre-Yves Collombat.** C'est une bonne nouvelle ! Il ne le savait pas ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Nous voulons appliquer par la loi l'accord qui a été signé entre la région, les deux départements et le Gouvernement. C'est aussi simple que cela.

Par ailleurs, fondamentalement, la Collectivité européenne d'Alsace fait partie de la catégorie des départements, même si elle a reçu, en fonction de sa spécificité, notamment frontalière, quelques compétences supplémentaires : le tourisme, le transfrontalier et le routier. C'est donc clair.

**M. Pierre-Yves Collombat.** Le tourisme est une compétence partagée !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** S'agissant des collectivités à statut particulier, j'entends bien sûr votre argument, monsieur Reichardt, mais nous sommes opposés aux transferts que vous proposez.

**M. André Reichardt.** Cela dépend !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Le Gouvernement est bien opposé à ces transferts – ensuite, la Haute Assemblée délibérera –, car vous prendriez des compétences à la région, par exemple.

Par ailleurs, les collectivités à statut particulier, tout le monde le sait, comprennent toujours deux collectivités en une. Prenez la Corse : c'est département et région. Il en est de même de la Martinique, de la Guyane et de Mayotte : c'est département et région. La Ville de Paris, c'est département et région. (*Protestations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. Pierre-Yves Collombat.** Mais non ! Paris, ce n'est pas la région !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je pourrai aussi vous dire que la métropole de Lyon, c'est département et EPCI.

Vous le voyez bien, les collectivités à statut particulier sont des collectivités qui ont deux couches, si je puis dire, de collectivités territoriales.

**Mme la présidente.** La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

**M. René-Paul Savary.** Mme le rapporteur a bien précisé les choses. Certaines limites sont acceptables pour les autres départements de cette région, mais ce qui me chagrine dans l'argumentaire de mes amis alsaciens, c'est qu'ils affirment régulièrement qu'ils ne veulent pas être « Grands Estois », qu'ils veulent sortir du Grand Est. Cela nous met mal à l'aise et nous place, d'une certaine façon, nous les autres habitants de la région, en porte-à-faux.

Le désir d'Alsace, on peut le comprendre, mais on peut aussi avoir envie de vivre au sein de la région Grand Est. C'est grand et c'est à l'Est, donc elle porte bien son nom ! Il n'empêche que, après avoir avancé, il faut, pour un certain nombre de compétences, aller jusqu'au bout.

S'il s'agissait d'une collectivité à statut particulier, il faudrait revoir aussi le mode de scrutin aux élections, car des compétences régionales seraient prises automatiquement. Dans notre région, ces compétences seraient exercées par un scrutin à la proportionnelle, quand d'autres collectivités verraient ces compétences exercées par un scrutin territorial. On voit bien qu'il n'y a pas d'égalité entre les uns et les autres. Cette discrimination n'est pas compatible avec l'objet du texte. En outre, il faudrait redéfinir la capitale de cette nouvelle collectivité, qui pourrait être différente de la capitale du Grand Est.

Vous le voyez, la confusion règne. On dit qu'il y a trop de couches, et on en rajoute ! À un moment, la raison ordonne d'avancer dans les spécificités méritant d'être soutenues, mais sans que ce soit au détriment des autres départements.

L'Alsace doit rester un département avec des compétences supplémentaires, et non pas devenir une collectivité à statut particulier. (*M. Yves Détraigne applaudit.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 101 rectifié *bis*.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, nous avons examiné 11 amendements au cours de la journée ; il en reste 119.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

8

## ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 3 avril 2019 :

De quatorze heures trente à dix-huit heures trente :

*(Ordre du jour réservé au groupe socialiste et républicain)*

Proposition de loi portant diverses dispositions relatives aux mentions et signes de la qualité et de l'origine valorisant les produits agricoles ou alimentaires, présentée par Mme Marie-Pierre Monier et plusieurs de ses collègues et proposition de loi tendant à abroger la loi n° 57-1286 du 20 décembre 1957 interdisant la fabrication de vins mousseux autres que la « Clairette de Die » à l'intérieur de l'aire délimitée ayant droit à cette appellation d'origine contrôlée, présentée par M. Gilbert Bouchet et plusieurs de ses collègues (texte de la commission n° 391, 2018-2019 ; rapport commun)

Proposition de loi relative à l'affectation des avoirs issus de la corruption transnationale, présentée par M. Jean-Pierre Sueur et plusieurs de ses collègues (texte de la commission n° 406, 2018-2019)

À dix-huit heures trente : débat sur les enjeux d'une politique industrielle européenne.

Le soir : suite du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (procédure accélérée ; texte de la commission n° 413, 2018-2019).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le mercredi 3 avril 2019, à zéro heure quarante.)*

*Direction des comptes rendus*

ÉTIENNE BOULENGER

## QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

### *Ouverture des grandes surfaces le dimanche*

N° 0736 – Le 4 avril 2019 – **Mme Françoise Gatel** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'ouverture des grandes surfaces le dimanche. Lors de l'examen du projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises au Sénat, elle a défendu un amendement visant à encadrer les ouvertures dominicales des grandes surfaces pour assurer la préservation et la revitalisation du tissu commercial des centres-villes et centres-bourgs.

Le dispositif était notamment destiné à donner une assise juridique à la pratique d'accord local menée de manière très concertée entre partenaires sociaux et élus depuis plus de vingt ans dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du pays de Rennes, regroupant quatre intercommunalités.

Adoptée au Sénat, la disposition a été supprimée lors de l'examen à l'Assemblée nationale.

C'est un mauvais tour joué aux petits commerces, aux centres-bourgs et centres-villes et au maintien d'un tissu commercial qui fait vivre les territoires. En effet, la pérennité de ces commerces de proximité est fragile et préoccupante : elle dépend souvent de la fréquentation des fins de semaine et dimanches, et est mise en péril par la proximité de grandes surfaces alimentaires en dehors des zones touristiques, ouvrant tous les dimanches et jours fériés.

Le Gouvernement a, lors des débats, indiqué que des propositions seraient formulées sur cette question et que le sujet serait pris – elle cite – « à bras le corps ».

C'est aussi une position contradictoire avec le programme volontaire et pertinent du Gouvernement de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs.

Aussi souhaiterait-elle avoir des précisions sur cet engagement, notamment sur le calendrier envisagé et le véhicule législatif qui serait utilisé pour traiter cette question essentielle pour la vitalité de nos territoires.

### *Fonctionnement du guichet de cohésion numérique et aide à l'équipement numérique*

N° 0737 – Le 4 avril 2019 – **M. Jean-Yves Roux** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les annonces faites par le Premier ministre le 22 mars 2019 en faveur du désenclavement numérique des territoires.

Il a tout d'abord annoncé l'ouverture du guichet de cohésion numérique, attendu depuis de longs mois.

Il a par ailleurs été annoncé que les foyers situés dans des territoires où la fibre peut difficilement être installée pourront bénéficier de technologies alternatives par le satellite et la boucle locale radio, et bénéficieront à ce titre d'une aide à concurrence de 150 euros.

Il s'agit pour ces 6 % de Français qui ne peuvent bénéficier de connexion minimale de proposer rapidement un dispositif opérationnel, simple et adapté aux réalités topographiques et techniques. De la réalisation de ces infrastructures dépendent en effet des projets de vie et des projets de communes.

Aussi demande-t-il combien de foyers il est prévu d'équiper dès cette année, leur implantation géographique et comment ils pourront bénéficier de cette aide à l'équipement.

Il fait en effet remarquer que le montant maximal de 150 euros par foyer semble très en-deçà du coût réel de certaines infrastructures.

Il rappelle ainsi que l'achat d'une parabole, équipement très prisé en montagne, mais aussi d'un décodeur et leur installation coûtent en totalité au moins 350 euros soit 42 % du minimum vieillesse : une somme que les plus modestes ne pourront pas avancer et qui peut donner lieu à des effets d'aubaine.

Il note également que certaines paraboles ne peuvent être installées dans des sites classés, sites de caractère en tête et nécessiteront d'autres choix technologiques plus onéreux.

Il fait également remarquer la difficulté pour certaines personnes, très éloignées du numérique, de procéder elles-mêmes à l'achat et installation de ces équipements. À ce titre, afin de ne pas ajouter au désert numérique un labyrinthe administratif, il suggère que les administrés concernés puissent bénéficier de la fourniture directe de l'équipement et de l'installation, choisis en fonction des contraintes techniques, urbanistiques et numérique présentes, plutôt qu'une aide à l'équipement.

L'égalité territoriale et l'aménagement du territoire sont aujourd'hui suspendus à la réussite de ce pari technologique partagé par le plus grand nombre.

Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui indiquer quels sont les modalités de fonctionnement et de saisine du guichet de cohésion numérique pour tous les citoyens, l'articulation de ce guichet avec l'agence nationale de cohésion des territoires, les choix technologiques envisagés et les conditions d'aide à l'équipement proposées.

#### *Effectifs de police à Aix-en-Provence*

N° 0738 – Le 4 avril 2019 – **Mme Sophie Joissains** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la nécessité d'augmenter les effectifs de police à Aix-en-Provence.

Les effectifs de police sur la ville d'Aix-en-Provence travaillent en flux tendus depuis plusieurs années, et sont aujourd'hui confrontés à de lourdes augmentations de charges, charges auxquelles ils ne pourront faire face sans diminuer encore drastiquement leurs missions sur la voie publique.

Dans un courrier, il écrivait que la situation aixoise était celle des circonscriptions de sécurité publique (CSP) comparables... En l'occurrence, elle serait heureuse qu'il lui donne des précisions et des éléments de comparaison.

La capacité de la prison d'Aix-Luynes vient d'être doublée et la cour d'appel d'Aix-en-Provence, deuxième de France, a dû ouvrir une quatrième session d'assises en urgence.

La prison, devenue le troisième centre pénitentiaire de France, va bientôt accueillir 2 000 détenus.

Ces charges se traduisent par une mobilisation croissante des effectifs de police existants, ce qui diminue d'autant le nombre d'agents exerçant effectivement des missions de voie publique.

Chaque jour ouvré, la CSP d'Aix-en-Provence mobilise trente-cinq fonctionnaires pour assurer les différentes charges judiciaires (en moyenne sur l'année 2018). Une vingtaine de postes sont nécessaires pour l'extraction et la réintégration des détenus en maison d'arrêt, une dizaine en police d'audience, ainsi que six officiers de police judiciaire spécialisés dans le contentieux lié à la maison d'arrêt, lesquels sont en nombre à peine suffisant pour le contentieux existant au sein du seul premier bâtiment.

Des renforts substantiels sont cruciaux pour continuer à assumer la sécurité judiciaire, gérer correctement le quotidien du centre pénitentiaire et enfin assurer normalement les missions sur la voie publique ; en bref, la sécurité quotidienne des habitants.

En l'absence d'effectifs supplémentaires, il convient de s'attendre à des dysfonctionnements lourds.

Cette demande d'effectifs supplémentaires est urgente.

Elle le remercie.

#### *Risque de tsunami et alerte descendante*

N° 0739 – Le 4 avril 2019 – **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conclusions de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) à la suite de l'audition publique du 7 février 2019, sur le bilan des recommandations de son rapport présenté en 2007 et concernant la prévention et l'alerte du risque de tsunami sur les côtes françaises, c'est-à-dire sur l'ensemble des bassins où la France, y compris à travers ses départements et territoires d'outremer, est présente.

Il lui rappelle que suite à ses recommandations figurant dans ce même rapport de 2007 a été créé en 2012 un centre national d'alerte aux tsunamis (CENALT). Il s'agit là d'une avancée majeure, même si le dispositif ne couvre cependant que la Méditerranée et l'Atlantique NordEst.

Cette zone moins touchée que d'autres, telles que le Pacifique, a connu, toutefois, un nombre notable de tsunamis.

Il lui fait remarquer que lorsqu'un risque de tsunami est avéré, l'information doit être très rapidement transmise aux autorités en charge de la sécurité civile.

Cette alerte dite « montante » semble bien fonctionner suite à la mise en place du CENALT.

Cette alerte montante constitue la première brique dans l'architecture d'un dispositif d'alerte efficace, mais elle est insuffisante sans une alerte « descendante », performante et particulièrement rapide, vers les préfetures, communes et populations concernées, avec des moyens de communication adaptés et fiables, compte tenu des délais de réaction très courts.

Or les exercices conduits récemment ont montré des faiblesses du côté du centre opérationnel de gestion interministérielle des crises (COGIC) du ministère de l'intérieur. Ainsi les délais de transmission de l'alerte sont trop longs et la multiplication des acteurs intermédiaires concernés aggrave la situation.



Une autre fragilité concerne la sensibilisation et l'éducation des populations les plus exposées, en cas d'alerte.

L'installation de sirènes pour prévenir les populations paraît donc essentielle, d'autant qu'en cas de séisme proche des côtes les réseaux de communication traditionnels peuvent devenir inutilisables.

Par ailleurs, des campagnes de sensibilisation incitant aux bons réflexes, à ce qu'il faut faire ou ne pas faire doivent être effectuées, et répétées, tandis qu'une signalisation spécifique ou encore l'organisation d'exercices d'entraînement simulant l'arrivée d'un tsunami et l'évacuation d'une zone sont d'autres actions à mettre en place.

Enfin, il lui fait remarquer, que les bassins Caraïbes et océan Indien apparaissent particulièrement démunis.

Le CENALT, pourrait donc avantageusement couvrir les Antilles, Mayotte et La Réunion, qui sont aussi des zones exposées aux risques de tsunamis.

Lors de l'audition dans le cadre de l'OPECST du 7 février 2019, les responsables du ministère ont indiqué qu'un plan de déploiement de 5 000 sirènes en deux vagues était prévu et que, dans ces conditions, certaines zones de Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Languedoc-Roussillon pourraient en être équipées.

Il a été également précisé qu'une réflexion était à l'étude visant à mettre en place un système plus fiable, plus automatique et plus ciblé d'alerte aux populations.

Il lui demande donc selon quel calendrier pourraient être déployées ces 5 000 sirènes, et mis en place un système plus fiable et plus ciblé aux populations.

#### *Réforme des hôpitaux de proximité*

N° 0740 – Le 4 avril 2019 – **M. Dominique Théophile** appelle l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur l'article 8 du projet de loi n° 1681 (Assemblée nationale, XV<sup>e</sup> législature) relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé. Cet article détermine, en effet, le périmètre d'intervention des hôpitaux de proximité en leur fixant des missions socles, principalement la médecine, l'imagerie et la biologie, mais également des missions spécialisées jusqu'à la petite chirurgie pouvant rendre ces établissements attrayants aux yeux des médecins spécialistes.

Il leur ouvre également la possibilité de se voir autoriser d'autres activités optionnelles comme les soins de suite et de réadaptation ainsi que les soins palliatifs grâce aux équipes mobiles.

Pour autant, il est à craindre que bon nombre d'établissements, notamment les ex-hôpitaux locaux qui, pour nombre d'entre eux, bénéficiaient historiquement de l'activité de médecine - ce qui permettait déjà aux médecins libéraux généralistes, même quelques fois spécialistes d'entretenir un contact bénéfique avec le monde hospitalier - activité qui avait été supprimée pour des raisons de réduction des dépenses sous des majorités précédentes, ne puissent bénéficier de la réforme du projet de loi santé, en dépit de leur grande utilité dans l'organisation de notre système de santé.

Les conditions imposées par l'article 8 font de la médecine l'activité socle obligatoire sans laquelle plus d'un tiers des ex-hôpitaux locaux ne remplissant pas cette condition, puisque cette activité leur a été supprimée, se trouveront de facto exclus de la réforme.

En affirmant le rôle de premier niveau de la gradation des soins hospitaliers à l'hôpital de proximité, mais également en leur attribuant une responsabilité partagée avec les professionnels de santé ambulatoires, il est démontré que ce niveau de prise en charge de nos concitoyens est une priorité pour le Gouvernement.

Alors, dans ce cas, il lui demande s'il serait possible d'imaginer que des établissements démunis d'activité de médecine pour les raisons évoquées précédemment, mais ayant une activité de soins de suite principale - ce qui ne les place pas au premier niveau de gradation - puissent valablement postuler à cette labellisation et participer de la sorte aux missions d'un hôpital de proximité quand ils y sont prêts. Ils sont nombreux dans cette situation, et la presse s'en fait l'écho.

C'est le cas du centre hospitalier de Capesterre-Belle-Eau, dont les activités de médecine (médecine générale et hospitalisation à domicile - HAD) ont été supprimées pour les raisons déjà évoquées.

Cet établissement public de santé vient d'être reconstruit pour plus de 85 millions d'investissement, il est situé dans un bassin de vie sur trois communes comptabilisant environ 60 000 habitants et présente toutes les garanties d'accueil, mais souffre visiblement d'un déficit d'autorisation d'activité pour remplir l'ensemble de ses lits et rendre un service efficace à la population.

Ainsi, il souhaiterait connaître les garanties qui peuvent être apportés quant à l'avenir de ces établissements, privés d'une activité de médecine, qui leur fermerait l'opportunité d'intégrer le nombre à déterminer des établissements de proximité, mais dont les conditions qu'ils peuvent faire valoir leur permettraient d'y prétendre.

#### *Statut des élus locaux*

N° 0741 – Le 4 avril 2019 – **Mme Chantal Deseyne** appelle l'attention de **M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé des collectivités territoriales**, sur les attentes fortes exprimées par les élus locaux concernant leur statut.

Le 11 octobre 2018, quelques semaines avant le congrès de l'association des maires de France, et après la médiatisation importante des nombreuses démissions de maires qui ont marqué l'année 2018, le président du Sénat et le président de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation du Sénat ont présenté à la presse les propositions du groupe de travail du Sénat sur les conditions d'exercice des mandats locaux.

Ce rapport est l'aboutissement d'une très large consultation de près de 10 000 élus locaux réalisée en lien avec les associations d'élus et autres partenaires des collectivités territoriales. Si de nombreuses pistes ont été explorées afin de faciliter l'exercice des mandats locaux, il apparaît néanmoins qu'une amélioration de grande ampleur ne peut intervenir qu'au terme d'un véritable engagement commun du Parlement et du Gouvernement, dès lors que les plus de quarante propositions mises en avant reposent sur une architecture complexe de mesures législatives et réglementaires. Ce rapport a suscité un véritable intérêt et une attente toute aussi grande, alors même que s'approchent les échéances municipales, et que nombre d'élus alertent la représentation nationale sur la difficulté de susciter une telle vocation chez nos concitoyens. Certains d'entre eux envisagent d'ailleurs de ne pas renouveler l'expérience aux prochaines élections,

général ainsi de surcroît une vive inquiétude quant à la capacité des plus petites communes de proposer un nombre suffisant de candidatures.

Elle souhaiterait donc connaître les intentions du Gouvernement, et son éventuel calendrier sur ce sujet.

*Conséquences de la fusion des tribunaux d'instance et de grande instance*

N° 0742 – Le 4 avril 2019 – **M. Patrick Chaize** appelle l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la loi organique n° 2019-221 du 23 mars 2019 relative au renforcement de l'organisation des juridictions, et en particulier sur la mesure emblématique portant sur la fusion des tribunaux d'instance (TI) et de grande instance (TGI) en un seul tribunal judiciaire.

Cette disposition est censée simplifier l'organisation de la première instance pour le justiciable qui ne connaîtra plus qu'une juridiction, avec une seule procédure de saisine. Elle doit se traduire par des lieux de justice très proches des citoyens pour les contentieux du quotidien et par la spécialisation de certains tribunaux en matières civile et pénale lorsqu'il existe plusieurs tribunaux au sein d'un même département.

Lors de l'examen du texte de loi, le ministre de la justice a fait part de sa volonté de maintenir l'ensemble des lieux de justice.

Dans le sud-est de l'Ain, la population a souffert de la fermeture, en 2009, du tribunal de grande instance de Belley. Le discours rassurant de la chancellerie de l'époque n'a pourtant pas empêché la dégradation des conditions d'accès des habitants à la justice. Au-delà du délai de prise en compte des procédures, ils doivent aujourd'hui se rendre à Bourg-en-Bresse, à environ une heure et demie de route.

Dans une période où la population des territoires ruraux se dit délaissée par les services publics de proximité, la mesure de fusion des TI et TGI ne va pas sans susciter interrogations et inquiétudes pour l'avenir, dans ce territoire du Bugey.

C'est pourquoi il lui demande de lui apporter les garanties de la préservation du maillage judiciaire actuel dans l'Ain, avec le maintien notamment du tribunal d'instance de Belley et de l'ensemble du personnel qui y est affecté.

*Impact du Brexit sur la flotte de pêche normande*

N° 0743 – Le 4 avril 2019 – **M. Didier Marie** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État, auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes** au sujet de l'impact du Brexit sur la flotte de pêche normande. L'inquiétude est réelle quant à l'issue des négociations politiques desquelles dépendent des enjeux forts pour les entreprises de pêche ainsi que pour toute la filière.

*Invasion de prostituées au bois de Vincennes*

N° 0744 – Le 4 avril 2019 – **Mme Catherine Procaccia** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la présence de très nombreuses prostituées qui envahissent dès le milieu de la journée les allées du bois de Vincennes. Les plus discrètes sont dans des camionnettes signalées par les lampes à pétrole illuminées, mais les plus nombreuses sont en plein air, au pied de quasiment chacun des arbres de l'avenue de la Pyramide, la voie la plus fréquentée. Ce n'est hélas pas un sujet nouveau et il ne concerne pas seulement les maires des communes avoisinantes mais aussi et surtout les familles dont les enfants fréquentent les nombreuses installations récréatives comme le Parc floral, ou sportives comme l'institut national du sport et des études physiques (INSEP), la plaine de jeu du Polygone. Les prostituées sont de plus en plus visibles, provoquant en outre des ralentissements parfois brusques de la circulation par des automobilistes étonnés... ou intéressés. De plus, elles interpellent certains passants et joggeurs en journée. Les quatre clubs hippiques qui jouxtent le bois, qui utilisent la carrière de la plaine Saint-Hubert, le centre équestre de la Cartoucherie, le club Bayard équitation, les écuries de Condé de Saint-Maur, le cercle hippique du bois de Vincennes de Nogent accueillent au total 3 000 cavaliers. Ils ont déjà interpellé le préfet de police de Paris concernant cette route de la Pyramide. Enfin, le maire de Saint-Mandé lui a signalé qu'elles étaient dorénavant en véhicule devant le cimetière Sud et à pied porte de Vincennes, particulièrement dès la nuit tombée. Face à une situation qui ne fait que de se dégrader, elle souhaite connaître les dispositions appropriées qu'il entend prendre pour faire cesser ces troubles.

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du mardi 2 avril 2019

#### SCRUTIN N° 73

sur l'ensemble du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée)

Nombre de votants .....	345
Suffrages exprimés .....	266
Pour .....	248
Contre .....	18

Le Sénat a adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

*Pour* : 141

*Contre* : 1 M. François Grosdidier

*Abstention* : 2 MM. Bernard Bonne, Marc Laménie

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

##### GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

*Abstention* : 74

##### GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

*Pour* : 50

*Contre* : 1 M. Jean-Marie Mizzon

##### GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

*Pour* : 22

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Dominique Théophile

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

*Pour* : 20

*Abstention* : 1 M. Olivier Léonhardt

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Joël Labbé

##### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

*Contre* : 16

##### GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :

*Pour* : 12

#### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (5) :

*Pour* : 3

*Abstention* : 2 Mme Christine Herzog, M. Jean Louis Masson

#### Ont voté pour :

Philippe Adnot Pascal Allizard Michel Amiel Guillaume Arnell Stéphane Artano Serge Babary Julien Bargeton Philippe Bas Jérôme Bascher Arnaud Bazin Arnaud de Belenet Martine Berthet Alain Bertrand Anne-Marie Bertrand Jérôme Bignon Annick Billon Jean Bizet Jean-Marie Bockel Christine Bonfanti-Dossat François Bonhomme Philippe Bonnacarrère Pascal Bories Gilbert Bouchet Céline Boulay-Espéronnier Yves Bouloux Jean-Marc Boyer Max Brisson Marie-Thérèse Bruguière François-Noël Buffet Bernard Buis Olivier Cadic François Calvet Christian Cambon Agnès Canayer Michel Canevet Vincent Capo-Canellas Emmanuel Capus Jean-Noël Cardoux Maryse Carrère Françoise Cartron Joseph Castelli Alain Cazabonne Bernard Cazeau Anne Chain-Larché Patrick Chaize Pierre Charon Daniel Chasseing Alain Chatillon	Marie-Christine Chauvin Guillaume Chevrollier Marta de Cidrac Olivier Cigolotti Yvon Collin Jean-Pierre Corbisez Josiane Costes Édouard Courtial Pierre Cuypers Philippe Dallier René Danesi Ronan Dantec Laure Darcos Mathieu Darnaude Marc-Philippe Daubresse Jean-Pierre Decool Robert del Picchia Vincent Delahaye Nathalie Delattre Bernard Delcros Annie Delmont-Koropoulis Michel Dennemont Gérard Dériot Catherine Deroche Jacky Deromedi Chantal Deseyne Yves Détraigne Catherine Di Folco Nassimah Dindar Élisabeth Doineau Philippe Dominati Daniel Dubois Alain Dufaut Catherine Dumas Laurent Duplomb Nicole Duranton Jean-Paul Émorine Dominique Estrosi Sassone Jacqueline Eustache-Brinio Françoise Férat Michel Forissier Alain Fouché Bernard Fournier Catherine Fournier Christophe-André Frassa Pierre Frogier Jean-Marc Gabouty	Joëlle Garriaud-Maylam Françoise Gatel André Gattolin Jacques Genest Frédérique Gerbaud Bruno Gilles Jordi Ginesta Colette Giudicelli Éric Gold Nathalie Goulet Sylvie Goy-Chavent Jean-Pierre Grand Daniel Gremillet Jacques Groperrin Pascale Gruny Charles Guené Jean-Noël Guérini Joël Guerriau Jocelyne Guidez Véronique Guillotin Abdallah Hassani Claude Haut Olivier Henno Loïc Hervé Alain Houpert Jean-Raymond Hugonet Benoît Huré Jean-François Husson Corinne Imbert Jean-Marie Janssens Sophie Joissains Muriel Jourda Mireille Jouve Alain Joyandet Antoine Karam Roger Karoutchi Claudine Kauffmann Fabienne Keller Guy-Dominique Kennel Claude Kern Françoise Laborde Laurent Lafon Jean-Louis Lagourgue Élisabeth Lamure Christine Lanfranchi Dorgal Florence Lassarade Robert Laufoaulu Michel Laugier Daniel Laurent
---	--	---

Nuihau Laurey Christine Lavarde Ronan Le Gleut Jacques Le Nay Antoine Lefèvre Dominique de Legge Jean-Pierre Leleux Henri Leroy Valérie Létard Martin Lévrier Brigitte Lherbier Anne-Catherine Loisier Jean-François Longeot Gérard Longuet Vivette Lopez Pierre Louault Jean-Claude Luche Michel Magras Viviane Malet Claude Malhuret Didier Mandelli Alain Marc Frédéric Marchand Hervé Marseille Hervé Maurey Jean-François Mayet Pierre Médevielle Colette Mélot Franck Menonville Marie Mercier Sébastien Meurant Brigitte Micouleau Alain Milon Jean-Pierre Moga Thani Mohamed Soilihi	Albéric de Montgolfier Patricia Morhet-Richaud Catherine Morin-Desailly Jean-Marie Morisset Philippe Mouiller Philippe Nachbar Robert Navarro Louis-Jean de Nicolaÿ Sylviane Noël Claude Nougéin Olivier Paccaud Jean-Jacques Panunzi Georges Patient François Patriat Philippe Paul Cyril Pellevat Philippe Pemezec Cédric Perrin Évelyne Perrot Stéphane Piednoir Jackie Pierre Gérard Poadja Rémy Pointereau Ladislas Poniatowski Sophie Primas Jean-Paul Prince Christophe Priou Catherine Procaccia Sonia de la Provôté Frédérique Puissat Isabelle Raimond-Pavero Michel Raison Didier Rambaud Françoise Ramond	Jean-François Rapin Noëlle Rauscent Stéphane Ravier Damien Regnard André Reichardt Évelyne Renaud-Garabedian Jean-Claude Requier Bruno Retailleau Charles Revet Alain Richard Marie-Pierre Richer Jean-Yves Roux Denise Saint-Pé Hugues Saury René-Paul Savary Michel Savin Patricia Schillinger Alain Schmitz Vincent Segouin Bruno Sido Jean Sol Nadia Sollogoub Lana Tetuanui Claudine Thomas Catherine Troendlé Raymond Vall Jean-Marie Vanlerenberghe Michel Vaspert Dominique Vérien Sylvie Vermeillet Jean-Pierre Vial Jean Pierre Vogel Michèle Vullien Dany Wattebled Richard Yung	Patrick Kanner Éric Kerrouche Bernard Lalande Marc Laménié Jean-Yves Leconte Olivier Léonhardt Claudine Lepage Jean-Jacques Lozach Monique Lubin Victorin Lurel Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner	Christian Manable Didier Marie Jean Louis Masson Rachel Mazuir Michelle Meunier Marie-Pierre Monier Franck Montaugé Marie-Françoise Perol-Dumont Angèle Prévaille Claude Raynal Sylvie Robert Gilbert Roger	Laurence Rossignol Jean-Pierre Sueur Simon Sutour Sophie Taillé-Pollian Rachid Temal Jean-Claude Tissot Nelly Tocqueville Jean-Marc Todeschini Jean-Louis Tourenne André Vallini Sabine Van Heghe Yannick Vaugrenard
--	--	---	---	--	---

**N'ont pas pris part au vote :**

Joël Labbé, \*Dominique Théophile.

**N'a pas pris part au vote :**

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

**Ont délégué leur droit de vote : (En application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 Novembre 1958 portant loi organique autorisant exceptionnellement les parlementaires à déléguer leur droit de vote)**

Cathy Apourceau-Poly Éliane Assassi Esther Benbassa Éric Bocquet Céline Brulin Laurence Cohen Pierre-Yves Collombat	Cécile Cukierman Fabien Gay Guillaume Gontard Michelle Gréaume François Grosdidier Pierre Laurent	Marie-Noëlle Lienemann Jean-Marie Mizzon Pierre Ouzoulias Christine Prunaud Pascal Savoldelli	Maurice Antiste à Corinne Féret Guillaume Arnell à Mireille Jouve Julien Bargeton à Frédéric Marchand Alain Bertrand à Françoise Laborde Anne-Marie Bertrand à Laure Darcos Jean-Marie Bockel à Olivier Cadic Éric Bocquet à Michelle Gréaume François-Noël Buffet à Jean-Noël Cardoux Vincent Capocanellas à Michel Canevet Marta de Cidrac à Gilbert Bouchet Olivier Cigolotti à Pierre Médevielle Catherine Conconne à Nadine Grelet-Certenais Jean-Pierre Corbisez à Jean-Yves Roux Philippe Dallier à Yves Bouloux Robert del Picchia à Bruno Retailleau	Catherine Deroche à Stéphane Piednoir Gilbert-Luc Devinaz à Annie Guillemot Rémi Féraud à Nelly Tocqueville Christophe-André Frassa à Dominique Estrosi Sassone Frédérique Gerbaud à Charles Guené Bruno Gilles à Philippe Mouiller Colette Giudicelli à Roger Karoutchi Sylvie Goy-Chavent à Alain Cazabonne Joël Gueriau à Claude Malhuret Christine Herzog à Jean Louis Masson Benoît Huré à Patrick Chaize Victoire Jasmin à Victorin Lurel Gisèle Jourda à Patrick Kanner Claudine Kauffmann à Stéphane Ravier Michel Laugier à Claude Kern	Pierre Laurent à Éliane Assassi Claudine Lepage à Sylvie Robert Henri Leroy à Jordi Ginesta Gérard Longuet à Didier Mandelli Rachel Mazuir à Yannick Vaugrenard Cédric Perrin à Sophie Primas Gérard Poadja à Nuihau Laurey Isabelle Raimond-Pavero à Albéric de Montgolfier Gilbert Roger à Hélène Conway-Mouret Hugues Saury à Catherine Troendlé Michel Savin à Catherine Procaccia Sabine Van Heghe à Claude Bérît-Débat Jean-Marie Vanlerenberghe à Élisabeth Doineau Jean-Pierre Vial à Jackie Pierre
Maurice Antiste Viviane Artigalas David Assouline Claude Bérît-Débat Jacques Bigot Joël Bigot Maryvonne Blondin Bernard Bonne Nicole Bonnefoy Yannick Botrel Martial Bourquin Michel Boutant Henri Cabanel Thierry Carcenac Catherine Conconne	Hélène Conway-Mouret Roland Courteau Michel Dagbert Yves Daudigny Marc Daunis Gilbert-Luc Devinaz Jérôme Durain Alain Duran Vincent Éblé Frédérique Espagnac Rémi Féraud Corinne Féret Jean-Luc Fichet Martine Filleul Samia Ghali	Marie-Pierre de la Gontrie Nadine Grelet-Certenais Annie Guillemot Laurence Harribey Christine Herzog Jean-Michel Houllégatte Xavier Iacovelli Olivier Jacquin Victoire Jasmin Éric Jeansannetas Patrice Joly Bernard Jomier Gisèle Jourda	Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.	*Au cours de la séance du jeudi 4 avril 2019, M. Dominique Théophile a fait savoir qu'il aurait souhaité voter pour.	

**Ont voté contre :****Abstentions :**

## **AMENDEMENTS**

**PROJET DE LOI  
D'ORIENTATION DES MOBILITÉS**



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N <sup>o</sup>	1034 rect.
----------------	---------------

20 MARS 2019

**EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ**

Motion présentée par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

TENDANT À OPPOSER L'EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ

Constatant que les amendements n<sup>os</sup> 262 rect., 382 rect. ter, 396 rect. bis, 496 rect., 730, 736 rect. bis et 835 rect. quinquies visent à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ et qu'ils sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution, le Sénat les déclare irrecevables en application de l'article 48, alinéa 10, du Règlement du Sénat.

**OBJET**

Les amendements déposés sur le texte de la commission, à l'exception de ceux présentés par le Gouvernement, qui visent à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution.

En conséquence, la présente motion tend à proposer au Sénat de déclarer ces amendements irrecevables en application de l'article 48, alinéa 10, du Règlement du Sénat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	106
----------------	-----

12 MARS 2019

**QUESTION PRÉALABLE**

Motion présentée par

Mme ASSASSI, M. GONTARD

et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

TENDANT À OPPOSER LA QUESTION PRÉALABLE

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi relatif à l'orientation des mobilités (n<sup>o</sup> 369, 2018-2019).

**OBJET**

Sur la méthode, les auteurs de cette motion estiment que le Gouvernement ne respecte pas les engagements pris suite au mouvement des gilets jaunes d'attendre la fin du grand débat pour débattre de ce projet de loi. Ce rapport est justifié par le fait que le contenu de ce projet de loi est largement impacté par les problématiques soulevées lors des réunions publiques. Ainsi, la question des mobilités est au cœur des revendications et de l'exigence portée de l'égalité républicaine. Les auteurs de la motion estiment donc que cet examen semble prématuré et crée le risque que la parole qui s'est exprimée soit insuffisamment prise en compte par les travaux du Sénat. Or, ils estiment que le retour de la confiance passe nécessairement par une réelle prise en compte de l'expression populaire.

Ensuite, ils considèrent que les parlementaires ne voient pas, une nouvelle fois, leurs prérogatives garanties. Sur les 44 articles initiaux de ce projet de loi, de nombreuses ordonnances sont encore prévues. Ils déplorent également la faiblesse de l'étude d'impact et le recours à un cabinet privé pour sa rédaction alors même qu'il s'agit d'une compétence organique du pouvoir exécutif. Ce recours au privé est une nouvelle fois le signe que l'État organise sa propre incompétence et sa propre incurie.

Sur le fond, les auteurs de cette motion considèrent que ce projet de loi est largement lacunaire et qu'il ne permettra pas de répondre aux défis de la mobilité du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Ils regrettent notamment que ce projet de loi d'orientation sur les mobilités fasse l'impasse sur la question essentielle des financements. Malgré les efforts du rapporteur qui a permis la sanctuarisation des ressources de l'AFITF, la question de nouveaux financements, type taxe poids lourds reste posée afin de permettre un niveau d'investissement à la hauteur des besoins et pour le moins au niveau du scénario 3 présenté par le comité d'orientation des infrastructures. Les autorités organisatrices se



retrouvent en charge de nouvelles compétences, sans que des financements ne soient prévus, en dehors des cas où il n'existe pas sur le territoire d'offre de transports collectifs. Cette situation laisse craindre de grandes inégalités territoriales qui renforceront les fractures actuelles.

Ils estiment ensuite que les enjeux de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique sont insuffisamment pris en compte puisque l'alternative promue face à la voiture individuelle reste l'usage de la route au travers la notion de mobilité partagée, placée au même niveau d'exigence que la mobilité propre.

La prise en compte de la nécessité de développement de l'offre de transport ferroviaire et fluvial est ainsi traitée de manière marginale alors qu'il s'agit d'un levier important pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux engagements pris par l'Accord de Paris.

Les auteurs de cette motion sont également inquiets de la transformation d'un droit au transport en un droit à la mobilité qui porte le risque de se soustraire aux exigences de service public sous maîtrise publique. En s'écartant d'un modèle de transport public, adossé à la colonne vertébrale que constitue le réseau ferroviaire, ce projet de loi se cantonne à des mobilités de courtes distances. Il ne répond donc pas aux enjeux de transport de masse et de longue distance, ce qui limite sa portée effective et sa capacité de répondre aux besoins de mobilité exprimé par nos concitoyens.

Enfin, les auteurs de cette motion s'opposent très directement à la libéralisation des transports urbains en Ile de France. Ils considèrent que les évolutions prévues organisent la segmentation des activités de la RATP par un recours accrue à la filialisation qu'ils pensent être le prélude à une privatisation future.

Ils considèrent que cette ouverture à la concurrence porte des risques en termes de sécurité et d'interopérabilité des réseaux, préjudiciable à la qualité de l'offre. Ils sont inquiets de l'évolution prévue pour les personnels de l'entreprise publique qui perdront in fine les protections liées à leur statut, engageant ainsi une régression sociale inadmissible.

Ils s'opposent enfin à l'allongement de la durée de la déclaration individuelle de grève, inséré par amendement lors de l'examen en commission, qui constitue une provocation au monde social et aux agents des transports publics.

Pour l'ensemble de ces raisons, ils présentent cette motion de procédure.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	111
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A

I. – Alinéa 2

Remplacer le mot :

quatre

par le mot :

cinq

II. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Assurer la maîtrise publique des infrastructures de transports.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent affirmer comme objectif prioritaire de la stratégie du Gouvernement en matière d'investissement dans le système des transports, l'objectif d'assurer la maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir. Il s'agit notamment d'affirmer comme un objectif incontournable la renationalisation des concessions autoroutières.



**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	543 rect. bis
----------------	---------------------

**19 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. ROUX et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 1ER A

Alinéa 3

Après les mots :

en renforçant l'accessibilité

insérer les mots :

et la mobilité

**OBJET**

Cet amendement fait valoir que les zones rurales enclavées doivent elles aussi pouvoir bénéficier d'une offre de mobilité permettant de circuler en leur sein dans des conditions satisfaisantes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	299 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme MORHET-RICHAUD, MM. DUFAUT, CHAIZE, VASPART, SOL, Daniel LAURENT, VIAL et  
BASCHER, Mme LASSARADE, MM. Bernard FOURNIER et BONNE, Mme DEROMEDI,  
MM. SAVIN et CHARON, Mme GRUNY, M. LE NAY, Mme DURANTON, M. MILON,  
Mme IMBERT, M. REGNARD, Mme NOËL, MM. Jean-Marc BOYER, LONGUET et GREMILLET et  
Mmes LAMURE et BERTHET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 3

Après le mot :

rurales

insérer les mots :

et de montagne

**OBJET**

Cet amendement vise à faire prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité sont différentes de celles des zones rurales.

En effet, les réponses doivent être adaptées à leur particularité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	544 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. ROUX et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 1ER A

Alinéa 3

Après les mots :

mal connectés

insérer les mots :

aux services publics,

**OBJET**

Parmi « les déplacements du quotidien » qu'il conviendrait de prendre en compte, il s'agit de proposer que les habitants des zones les plus enclavées puissent bénéficier de conditions satisfaisantes d'accès aux services publics, élément déterminant qui a joué un rôle moteur dans les mouvements sociaux de ces derniers mois.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	893
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 4

Après les mots :

Améliorer la qualité

insérer les mots :

et la sécurité

OBJET

Cet amendement vise à assurer la sécurité parmi les objectifs de 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.

En particulier, l'amélioration de la sécurité des réseaux routiers les plus accidentogènes, telles que la RN 147 et la RN 149, constitue une priorité non seulement pour la vie de nos concitoyens et usagers des réseaux routiers mais également pour l'attractivité et la compétitivité de nos territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	545 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. ROUX et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES, M. DANTEC, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 1ER A

Alinéa 4

Après les mots :

en assurer la pérennité

insérer les mots :

en tenant compte de l'usure des infrastructures due aux conditions climatiques et épisodes météorologiques

**OBJET**

Il paraît utile de prendre en compte de manière plus systématique l'usure des routes, constatée plus nettement dans certains territoires et doivent ainsi faire l'objet d'un entretien plus régulier. Les auteurs de l'amendement rappellent ainsi la situation d'usure des routes en territoires de montagne.

C'est pour cette raison que l'article 3 de la loi n<sup>o</sup> 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne indiquait que « les dispositions de portée générale ainsi que les politiques publiques et les mesures prises pour leur application relatives, notamment, au numérique et à la téléphonie mobile, à la construction et à l'urbanisme, à l'éducation, à l'apprentissage et à la formation professionnelle, à la santé, aux transports, au développement économique, social et culturel, au développement touristique, à l'agriculture, à l'environnement ainsi qu'à la protection de la montagne sont, éventuellement après expérimentation, adaptées à la spécificité de la montagne ou à la situation particulière de chaque massif ou partie de massif. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	894
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, et entre les pôles urbains

**OBJET**

Cet amendement vise à compléter l'objectif d'amélioration des liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains par celui d'amélioration des liaisons entre les pôles urbains, en particulier entre les communautés urbaines.

L'amélioration de telles liaisons est une condition essentielle du développement de l'ensemble des territoires et du renforcement des synergies entre les territoires.

Certains territoires ruraux, comme les départements des Deux-Sèvres, de la Vienne et de la Haute-Vienne, sont freinés dans leur développement par l'insuffisance des liaisons, notamment entre les communautés urbains de Poitiers et de Limoges via les voies RN 147 et RN 149, dans l'axe Nantes-Poitiers-Limoges.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	342 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mme BILLON, MM. GONTARD et LABBÉ et Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 5

Après les mots :

transition énergétique

insérer les mots :

, la diminution des émissions de gaz à effet de serre

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs poursuivis par la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports. Le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. En vue de respecter les engagements climatiques de la France, il apparaît indispensable d'intégrer ces enjeux dans la stratégie et la programmation financières et opérationnelle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	799
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 5

Après les mots :

transition énergétique

insérer les mots :

, la diminution des émissions de gaz à effet de serre

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs poursuivis par la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports. Le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. En vue de respecter les engagements climatiques de la France, il apparaît indispensable d'intégrer ces enjeux dans la stratégie et la programmation financières et opérationnelle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	872 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. JOMIER, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JACQUIN, JEANSANNETAS,  
HOULLEGATTE, IACOVELLI, ANTISTE et DAUNIS, Mme BLONDIN, M. LUREL,  
Mme ESPAGNAC et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 5

Après les mots :

transition énergétique

insérer les mots :

, la diminution des émissions de gaz à effet de serre

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs poursuivis par la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports. Le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. En vue de respecter les engagements climatiques de la France, il apparaît indispensable d'intégrer ces enjeux dans la stratégie et la programmation financières et opérationnelle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	109
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 5

Après le mot :

routière,

insérer le mot :

prioritairement

et après le mot :

individuel

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent prioriser les objectifs de l'État en matière de transition énergétique et de lutte contre la pollution en indiquant que le développement des alternatives à la route est une stratégie prioritaire par rapport aux autres stratégies énoncées et notamment l'intensification de l'utilisation des modes de transports individuels. Les auteurs de cet amendement souhaitent également que l'intensification de l'utilisation partagée de modes de transports individuels ne constitue un objectif que lorsqu'il n'existe pas d'alternative aux transports collectifs. Il ne s'agit pas ainsi de favoriser le covoiturage en zone tendue où il existe une offre de transports collectifs satisfaisante.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	643 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. PELLELAT et Loïc HERVÉ, Mmes BERTHET, NOËL et VULLIEN, MM. LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU, MM. LE NAY et LONGEOT, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOGA, Mmes PUISSAT et DEROMEDI, MM. CHARON et SIDO, Mme JOISSAINS, MM. CHAIZE, GENEST et Bernard FOURNIER, Mme LHERBIER, MM. DUPLOMB et Jean-Marc BOYER, Mme BILLON et MM. KAROUTCHI, RAPIN et SAVIN

ARTICLE 1ER A

Alinéa 6

Après les mots :

compétitivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier,

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	897
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, sur l'ensemble du territoire national

**OBJET**

Cet amendement vise à garantir cet objectif sur l'ensemble du territoire national et prévenir un renforcement de la compétitivité des seuls territoires autour des métropoles ou des ports, en incluant, indirectement, les territoires ruraux et périurbains.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	593 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en engageant une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial

**OBJET**

Avec ses 8500 Km de canaux et de rivières, la France est un pays fluvial.

Pourtant, elle est le théâtre d'un grand paradoxe : celui d'un pays qui dispose des voies navigables les plus longues d'Europe mais de la part de marché la plus faible s'agissant du transport de fret fluvial.

Les raisons résident dans un choix des Pouvoirs Publics sur le long terme, en favorisant le transport routier et le transport ferroviaire, au détriment du réseau de voies navigables.

Ainsi, selon une récente étude du Commissariat au développement durable entre 1990 et 2015, 393,1 milliards d'euros ont été investis en France en rénovation ou création d'infrastructures de transport, dont seulement 1,1 % dans le transport fluvial alors même que sa part de marché nationale avoisine 3, et que sur les 25 années précédentes aucune infrastructure nouvelle n'a été réalisée. À titre de comparaison, nos investissements sont trois fois inférieurs à ceux de l'Allemagne qui dispose d'un linéaire de voies navigables représentant seulement la moitié du linéaire français !

La situation actuelle du transport terrestre conduit s'interroger sur la poursuite de cette politique : le transport routier représente maintenant plus de 92 % de part de marché, saturant les grands axes routiers et les villes, engendrant des nuisances et des pollutions

néfastes aussi bien pour la santé des français.e.s que pour l'environnement. A l'inverse, les canaux sont largement sous exploités.

Cette faible part d'utilisation du mode fluvial n'est pas une fatalité : entre 1999 et 2009, la part modale du fluvial est passée de 10,9% à 18% en Belgique. Pour se rapprocher de ces niveaux de performance, il est donc nécessaire d'engager une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial. Cet amendement vise à inscrire explicitement cette priorité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	739 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A

I. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

cinq

par le mot :

six

II. – Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Le soutien à une politique nationale de continuité territoriale outre-mer tendant à rapprocher les conditions d'accès des populations aux services publics de transport de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale concernée.

**OBJET**

L'article 30 de la présente loi fixe la stratégie d'investissement de l'État dans les systèmes de transport pour les 10 prochaines années. Cet amendement propose ainsi d'ajouter un sixième programme prioritaire d'investissement visant à renforcer les moyens consacrés à la politique nationale de continuité territoriale outre-mer.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	896
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

, en favorisant un équilibre territorial

**OBJET**

Cet amendement vise à garantir l'intégration de la dimension d'équilibre territorial dans le cadre de la mise en place des programmes d'investissement prioritaires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	123
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

1<sup>o</sup> Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour.

**OBJET**

Le ferroviaire peut avantageusement contribuer au désenclavement des villes moyennes. En effet, le ferroviaire est une mobilité accessible à tous (inclusive des jeunes et des personnes sans voiture), sûre et résiliente. Le ferroviaire est également une mobilité peu énergivore et plus facile à décarboner, à favoriser pour la lutte contre le changement climatique.

Régénérer les « petites lignes » permettrait ainsi de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures. Cet amendement permet également de renforcer, dans une logique de transition écologique, la desserte par les intercités de jour comme de nuit, notamment en zone rurale. Ainsi, les habitants des zones rurales excentrées doivent pouvoir participer à la vie nationale grâce à des déplacements aller/retour qui ne consomment qu'une seule journée. Il s'agit de pouvoir se rendre non seulement à Paris mais aussi dans les autres régions françaises. Pour remplir cette mission, l'Intercité de nuit est pour de nombreux territoires la seule mobilité qui soit à la fois confortable pour les longues distances et en même temps peu énergivore et bas-carbone.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	300 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme MORHET-RICHAUD, MM. DUFAUT, CHAIZE, VASPART, SOL, Daniel LAURENT, VIAL et BASCHER, Mme LASSARADE, MM. Bernard FOURNIER et BONNE, Mme DEROMEDI, MM. SAVIN et CHARON, Mme GRUNY, M. LE GLEUT, Mme DURANTON, M. MILON, Mme IMBERT, M. REGNARD, Mme NOËL, MM. Jean-Marc BOYER, LONGUET et GREMILLET et Mmes LAMURE et BERTHET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

Après le mot :

rurales

insérer les mots :

et de montagne

**OBJET**

En effet, eu égard à la particularité des régions de montagne qui n'est pas similaire en tous points à celle des régions rurales, il convient de le préciser dans la rédaction du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	542 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ROUX et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE,  
MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI, Mme COSTES et  
MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

Supprimer les mots :

par des aménagements existants

**OBJET**

Il est prématuré et limitatif de déterminer si l'objectif de désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales doit uniquement s'effectuer par des aménagements existants.

D'ores et déjà, les opérations de désenclavement prévues intègrent des projets d'aménagements complémentaires, dans le respect des enquêtes publiques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1031
----------------	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

prioritairement par des aménagements des itinéraires existants

**OBJET**

Le gouvernement partage les objectifs de désenclavement des territoires, c'est d'ailleurs pourquoi il avait fait l'objet d'un des cinq programmes d'investissement prioritaires listés dans le projet de loi initiale.

La rédaction actuelle laisse penser que les aménagements sur les itinéraires existants ne seront que des travaux mineurs. Par ailleurs, elle exclut la possibilité de réaliser des infrastructures nouvelles, ce qui peut être nécessaire dans certains cas.

Le gouvernement propose donc de préciser la rédaction du programme prioritaire pour prendre en compte ces éléments.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	898
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

et un équilibre territorial par des aménagements des réseaux existants

**OBJET**

Cet amendement vise à insérer l'objectif d'équilibre territorial et clarifier la formulation de ce programme d'investissement prioritaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	566 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

M. LUCHE, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, CAPO-CANELLAS, DELCROS et  
DÉTRAIGNE, Mme GUIDEZ, MM. JANSSENS, LAUGIER, LONGEOT, LOUAULT, KERN, Alain  
MARC et MOGA et Mme VULLIEN

ARTICLE 1ER A

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par les mots :

ou un aménagement en 2 x 2 voies si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et  
que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

**OBJET**

Lorsque toutes les procédures ont été réalisées pour une mise en place d'une 2x2 voies  
pour le désenclavement d'une ville moyenne ou d'un territoire rural, les aménagements  
des itinéraires existants ne peuvent pas apporter une véritable réponse.

Les procédures comme par exemples la déclaration d'utilité publique, les acquisitions  
foncières et les aménagements fonciers ont représenté un coût déjà important pour les  
finances publiques. Cet amendement propose de désenclaver les villes moyennes en 2x2  
voies là où les projets sont suffisamment aboutis.

Par exemple, la RN 88 entre Rodez et l'A75 répond à ces critères. Afin de sécuriser cette  
route structurante particulièrement accidentogène avec un trafic en constante progression,  
seul une 2x2 voies peut désenclaver Rodez et donner un développement économique  
conséquent.

Pour cette route à 2x2 voies, toutes les procédures ont été réalisées, les acquisitions  
foncières et les aménagements fonciers réalisés. Cette portion de route ne concerne pas  
uniquement le désenclavement de Rodez, mais aussi le développement de l'axe  
Toulouse-Lyon.





PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	827 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. LÉVRIER, de BELENET, MOHAMED SOILHI, BONNECARRÈRE, GUERRIAU, Alain  
MARC, THÉOPHILE, LOUAULT, HENNO, WATTEBLED, MOGA et GATTOLIN

ARTICLE 1ER A

I. - Alinéa 11

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

d) Le développement des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, ainsi que de leur usage, afin de renforcer?

II. - Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

des aéroports, des pôles logistiques

**OBJET**

La rédaction actuelle de l'article met l'accent sur le développement de l'usage des mobilités propres et partagées. Dans une démarche de mise en place de l'innovation, il est cohérent d'ajouter le développement des mobilités en général. Par ailleurs en l'état, l'article exclut un certain nombre de sites logistiques comme les aéroports et les grands pôles logistiques et assimilés comme les Marchés d'Intérêt National.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	785
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes CUKIERMAN et ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

, des pôles logistiques

**OBJET**

La rédaction actuelle de l'article exclut un certain nombre de sites logistiques comme les grands pôles logistiques et assimilés comme les Marchés d'Intérêt National.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	774 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

Mme JASMIN, M. LUREL, Mme CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER A

Alinéa 12

Après le mot :

ferroviaires

insérer le mot :

, maritimes

**OBJET**

La France, grâce à sa surface littorale et ses départements et collectivités d'outre-mer, est la deuxième puissance maritime du monde derrière les États Unis et devant l'Australie. Avec, près de 11 Mkm<sup>2</sup> de ZEE et d'espaces maritimes dont 97% sont en outre-mer, le secteur maritime représente un enjeu considérable pour notre pays et singulièrement pour les outre-mer.

Ainsi, en matière de trafic de marchandises, les grandes voies du trafic maritime mondial sont extrêmement importantes et passent non loin de nos territoires d'outre-mer. Nos ports en outre-mer, peuvent devenir des hub régionaux stratégiques sous réserves des investissements en terme d'infrastructures indispensables.

De même, à côté des activités maritimes traditionnelles (pêche, aquaculture), des perspectives au niveau du tourisme de croisières mais également avec la production d'énergies renouvelables grâce aux courants des océans, font de la dimension maritime, un pan d'action prioritaire en matière de programmation d'investissement, notamment pour les Outre-mer.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	849 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, MM. PIEDNOIR et de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. POINTEREAU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués

**OBJET**

Pour répondre aux objectifs de la stratégie et de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, l'article 1<sup>er</sup> A du présent projet de loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place de cinq programmes d'investissements prioritaires.

Parmi ceux-ci figure « e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux. »

Cet amendement vise à associer à une politique de transport ambitieuse, la notion de transport propre par le déploiement de véhicules de transport des marchandises à faibles émissions. En effet, le développement et le maintien de la compétitivité des transports de marchandises peuvent se réaliser conjointement au verdissement de ce secteur.

Le déploiement de véhicules à faibles et très faibles émissions (à titre d'exemple, batterie, hydrogène ou bioGNV) permet d'adresser la décarbonation du transport des marchandises (y compris dans le transport de marchandises sous température dirigée).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	110
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette priorité passe notamment par la remise à niveau des lignes capillaires fret ainsi que des voies navigables.

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement souhaitent ici spécifier la nécessité d'une préservation de l'outil industriel afin de renforcer l'efficacité des transports de fret ferroviaire et fluvial en considérant que la politique de fret ne peut se résumer dans les seules autoroutes ferroviaires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	515 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LIENEMANN et APOURCEAU-POLY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Accélérer la transition énergétique des véhicules et la lutte contre la pollution locale par une stratégie ambitieuse de déploiement des infrastructures d'avitaillement pour les véhicules fonctionnant à l'électricité, l'hydrogène, le GNV, le GPL et le superéthanol E85.

OBJET

Nous proposons de rajouter cet objectif à ce sujet qui trouverait une déclinaison en matière d'investissement prioritaire. Cette proposition pourrait être valable pour toutes les énergies alternatives : GNV, GPL, électrique, hydrogène et Superéthanol E85.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	625 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Afin d'assurer le financement des investissements de l'État dans les infrastructures de transport pour la période 2019-2037 prévus par la présente loi, le Gouvernement lève un emprunt à moyen et long termes pour couvrir à due concurrence l'écart entre les dépenses prévues par la trajectoire fixée par la présente loi et les ressources actuellement identifiées pour les financer.

**OBJET**

Pour assurer le financement de la programmation des investissements prévus par le projet de loi sur les périodes 2019-2037, les auteurs de l'amendement proposent que l'État lève un emprunt à moyen et long terme.

En effet, afin de répondre aux besoins d'entretien, de renouvellement, de modernisation et de nouvelles capacités en matière d'infrastructures de transport et de mobilité, le projet de loi du gouvernement comporte une programmation financière des investissements à réaliser sur le moyen et long termes, qui selon l'exposé des motifs « s'appuie sur des ressources pérennes ».

Le projet de loi indique par ailleurs que parmi les trois scénarii présentés par le conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son rapport publié en octobre 2018, le gouvernement privilégie le scénario 2 et précise « que les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles ».

Mais, la réalité de ces ressources au niveau envisagé est fragile et semble déjà compromise.

Comme le souligne le rapport annexé, cette programmation « 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 ».

Parmi les solutions envisagées, une vignette poids lourds serait envisagée. Mais, dans un contexte de concurrence exacerbé dans le secteur du transport routier et d'accroissement de l'intolérance à l'impôt, la mise en place d'une telle vignette demeure très hypothétique.

De plus, la perte d'une partie des recettes des amendes radars (248 M€ sur les 400 M€ prévus pour 2018) laisse à présager que le rendement du produit annuel de ces amendes, censé abonder le budget de l'AFITF sera bien moindre que celui escompté par le gouvernement.

À cela s'ajoute le fait que la crise des « gilets jaunes » et les engagements budgétaires décidés par le gouvernement pour en sortir (ralentissement de la trajectoire carbone, par exemple) vont priver également l'AFITF de ressources potentielles au long cours.

De son côté, la commission du développement durable du Sénat a sanctuarisé l'affectation du produit de l'augmentation de la TICPE prévue par la loi de finances pour 2015 à l'AFITF. Malgré cela, les ressources pérennes et assurées font encore largement défaut pour que soient atteints les objectifs fixés par la programmation du scénario 2 proposé par le COI.

Par ailleurs, la commission a fait figurer au rapport annexé le fait que les ressources affectées à l'AFITF devraient permettre, à terme, de mettre en œuvre la totalité des projets prévus dans le cadre du scénario 3 du Conseil d'orientation des infrastructures et de réévaluer ceux pour lesquels aucun financement n'est prévu sur la période 2019-2037. Atteindre ces objectifs nécessite là aussi de trouver de nouvelles ressources pérennes.

Dans ce cadre, et pour assurer le financement des investissements ainsi prévus par le projet de loi, les auteurs de l'amendement proposent que l'État lève un emprunt à moyen et long terme.

En effet, force est de souligner que le contexte actuel, marqué par une extrême faiblesse des taux d'intérêt, y est particulièrement propice. Cela n'a pas échappé aux grandes entreprises qui ont depuis quelques années massivement levé des dettes à 10 ou 15 ans sur les marchés financiers pour profiter de taux d'intérêt très bas et utiliser sur le moyen terme les fonds ainsi levés.

Il est de la responsabilité du politique de se donner les moyens d'entretenir comme de développer des infrastructures de transport pour permettre d'assurer à nos enfants et petits-enfants un patrimoine à la hauteur des enjeux qu'exige aujourd'hui la transition écologique et à laquelle le secteur des transports et des mobilités peut fondamentalement contribuer.

Comme le souligne Jean Pisani-Ferry « on regardera sans doute demain comme un grand paradoxe que par manque de crédibilité et de confiance mutuelle, des États qui empruntaient à 0,7 % dans un contexte de croissance nominale de 3% n'aient pas davantage tiré parti d'une fenêtre aussi exceptionnelle (...)» (...) La dette publique française frôle aujourd'hui 100 % du produit intérieur brut (PIB) du pays. Il est inévitable



et salubre que l'approche de ce seuil suscite un débat. Sommes-nous en danger? Quelle stratégie adopter pour réduire la dette? Commençons par l'évidence : il n'y a pas de risque immédiat. Nous sommes toujours dans une période de déficits sans pleurs, parce que l'État français emprunte sur dix ans à un taux nettement inférieur à 1 % qui ne compense même pas l'inflation. Tendanciellement, si cela continue, la charge des intérêts représentera moins d'un point de PIB, comme à la fin des années 1970 lorsque la dette ne pesait que 20 % du PIB. Certes, les taux vont remonter, mais sans doute lentement et, surtout, la maturité moyenne de la dette est de plus de sept ans : quand bien même la normalisation serait brutale, l'impact sur la charge annuelle d'intérêts demeurera graduel ». Cela n'implique pourtant pas de céder à l'insouciance. Pour deux raisons. La première est que la dette n'a guère servi à augmenter l'actif public. Il serait légitime de nous endetter pour équiper le pays, investir dans les compétences ou accélérer la transition écologique. Mais nous n'osons pas le faire. En revanche, nous le faisons sans vergogne pour consommer. Or, rien ne justifie de léguer aux générations futures un double passif, financier et écologique (...) ». Jean Pisani-Ferry, *Le monde*, 5 octobre 2018.

Même si les auteurs de l'amendement estiment qu'une politique plus volontariste dans un secteur qui constitue un levier fondamental de la transition énergétique serait souhaitable, cet amendement ne vise pas à créer des charges supplémentaires qui l'exposeraient à subir le couperet de l'article 40 de la constitution pour irrecevabilité financière.

Il vise donc uniquement à mettre en face des charges financières prévues par ce projet de loi, les moyens de financement sur le moyen et long termes qui font aujourd'hui défaut, faute de dispositifs de financements pérennes identifiés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	603 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, DAGBERT et BÉRIT-DÉBAT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans l'année suivant la promulgation de la présente loi, les contrats prévus aux articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3 du code des transports sont actualisés pour tenir compte notamment de cette programmation. Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3 du même code est amendé pour préciser les conditions techniques et financières de réalisation des investissements ferroviaires jusqu'en 2026, notamment les contributions publiques correspondantes.

**OBJET**

Le Rapport annexé à la loi d'orientation vise à définir « de manière opérationnelle » la stratégie posée dans la loi. Cependant, son niveau de précision est variable en fonction de la nature des investissements.

Pour le système ferroviaire, la programmation inscrite dans la loi d'orientation des mobilités a des incidences directes sur les contrats de performance qui sont censés « garantir la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire ». Pour devenir effective cette programmation doit donc être rapidement détaillée et déclinée dans le rapport stratégique d'orientation qui définit, dans ses différents éléments et dans une perspective décennale, la politique ferroviaire nationale, puis dans les contrats de performance qui fixent les objectifs et les moyens correspondant à cette politique.

---

Il s'agit de passer de la stratégie des mobilités, à des programmations sectorielles concrètes, puis à un engagement de réalisation selon des modalités contractualisées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	112
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 12

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires. Parmi ces ressources, est étudiée prioritairement la mise en place d'une taxe poids lourds afin de revenir sur l'avantage concurrentiel de la route dont les usagers ne paient pas les infrastructures. La possibilité de mise en œuvre d'une taxe sur les transactions financières ainsi que les places de stationnements annexés aux locaux commerciaux est également étudiée.

Afin d'encourager le report modal et le financement des infrastructures, les exonérations fiscales et sociales au bénéfice des poids lourds sont réévalués et progressivement supprimés.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soient définis de nouvelles ressources pour l'AFITF ainsi que l'arrêt d'une politique Gouvernementale défavorable au rail par l'instauration d'un environnement législatif et réglementaire favorable à la route symbolisée notamment par l'exonération de TICPE sur les poids lourds.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	113 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 15

Après le mot :

modal

insérer le mot :

prioritairement

et après le mot :

autopartage...)

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent prioriser les objectifs de l'État en matière de transition énergétique et de lutte contre la pollution en indiquant que le développement des alternatives à la route est une stratégie prioritaire par rapport aux autres stratégies énoncées et notamment l'intensification de l'utilisation des modes de transports individuels. Les auteurs de cet amendement souhaitent également que l'intensification de l'utilisation partagée de modes de transports individuels ne constitue un objectif que lorsqu'il n'existe pas d'alternative aux transports collectifs. Il ne s'agit pas ainsi de favoriser le covoiturage en zone tendue où il existe une offre de transports collectifs satisfaisante.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	895
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 19

Après les mots :

réseaux routiers,

insérer les mots :

notamment par l'aménagement des voies existantes en deux voies dans chaque direction,

**OBJET**

Cet amendement vise à préciser la notion de modernisation dans le cas des réseaux nationaux routiers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	114
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

1<sup>o</sup> Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour ;

II. – Alinéa 49, après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

**OBJET**

Le ferroviaire peut avantageusement contribuer au désenclavement des villes moyennes. En effet, le ferroviaire est une mobilité accessible à tous (inclusive des jeunes et des personnes sans voiture), sûre et résiliente face aux aléas météorologiques d'hiver, en particulier en zone de montagne.

Le ferroviaire est également une mobilité peu énergivore et plus facile à décarboner, à favoriser pour la lutte contre le changement climatique.

Régénérer les « petites lignes » permettrait ainsi de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures. Cet amendement permet également de renforcer, dans une logique de transition écologique, la desserte par les intercités de jour comme de nuit.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	468 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI,  
Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

et de montagne

II. – Alinéa 36, première phrase

Après les mots :

du réseau structurant

insérer les mots :

, notamment celui des trains d'équilibre du territoire et des trains d'aménagement du territoire,

III. – Alinéa 49

Remplacer les mots :

et des territoires ruraux

par les mots :

des territoires ruraux et de la montagne

IV. – Alinéa 52, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain, ou les chutes de blocs

### **OBJET**

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé à la loi et approuvé par l'article 1er A afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi :

- la citation de la montagne, incluse dans la rédaction des alinéas 18 et 44, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985,
- la précision dans l'alinéa 32 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les Trains d'équilibre du territoire (pour lesquels les régions deviennent progressivement autorités organisatrices de transport depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020) et les 2 trains d'aménagement du territoire (trains de nuit Paris Briançon et Paris-Rodez), permettant d'envisager la possibilité de mettre en place d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir les Pyrénées par exemple.
- enfin, le complément de rédaction dans l'alinéa 47 a pour but de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	116
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement souhaitent ici spécifier que l'exigence de report modal repose également sur la définition d'un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route sur le rail et le fluvial.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	506 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Nathalie DELATTRE, MM. ARTANO et ROUX, Mme LABORDE, MM. LÉONHARDT, Alain BERTRAND, CORBISEZ et COLLIN, Mme COSTES et MM. GUÉRINI et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport relatif au financement et à la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

**OBJET**

Afin d'assurer le suivi des investissements de l'État dans les systèmes de transports et leur conformité aux objectifs fixés par la LOM, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement.

L'objet de ce rapport est de préciser les montants alloués à chaque programme d'investissement prioritaire, de faire le point sur les projets mis en œuvre ou restant à réaliser, de faire une évaluation de leur efficacité et de mettre à jour les améliorations éventuelles à y apporter.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	920
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Alinéa 30

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Le rapport annexé au projet de loi, dans sa version issue du vote de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, prévoit d'une part de renforcer la connaissance, la surveillance, l'entretien et la sécurité des ouvrages d'art et des ponts et d'autre part un accompagnement de l'État concernant le patrimoine des collectivités territoriales et de leurs groupements voire la perspective de son soutien financier.

Cette volonté d'accompagnement est déjà satisfaite à travers les missions que le gouvernement a confiées à l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM), notamment à travers le pilotage de l'Observatoire national de la route (ONR) dont les objectifs sont :

- le partage des connaissances pour évaluer l'efficacité des politiques techniques qui répondent à une gestion économe des réseaux routiers ;
- l'objectivation de l'état du réseau routier afin d'éclairer les décideurs pour mieux optimiser l'efficacité des missions dont ils ont la responsabilité.

Plus localement, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement anime des conférences techniques interdépartementales qui visent à développer une communauté technique publique locale réunissant des techniciens locaux de l'État et des collectivités territoriales, dans les domaines portés par le ministère. Ces dispositifs existants seront consolidés par l'agence nationale de cohésion des territoires qui aura vocation à appuyer les collectivités en matière d'ingénierie.

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

Dès lors, le présent amendement supprime l'alinéa 30 du rapport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	117
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 31, première phrase

Remplacer les mots :

850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante

par les mots :

1,3 milliard d'euros par an à partir de 2020, soit le niveau d'investissement requis pour entretenir le réseau national

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que des crédits suffisants soient consacrés à l'entretien du réseau routier afin de permettre de garantir la sécurité des usagers et éviter de nouveaux drames.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	993 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. DARNAUD, GENEST, MAGRAS et SOL, Mmes BERTHET et DURANTON, MM. CHARON, PACCAUD et SAVIN, Mme BRUGUIÈRE, M. Bernard FOURNIER, Mme DEROCHE, MM. REGNARD et BUFFET, Mme LASSARADE, MM. BOUCHET, SIDO et PERRIN, Mmes DEROMEDI, LOPEZ et Marie MERCIER, MM. RAPIN, DUPLOMB, Jean-Marc BOYER et LAMÉNIE, Mmes LAMURE, CHAUVIN et GARRIAUD-MAYLAM, M. BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. DUFAUT et Mme TROENDLÉ

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les crédits consacrés par l'AFITF aux Contrats de Plan État-Région pour la route tels qu'annoncés dans le scénario 2 du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures du 1<sup>er</sup> février 2018 sont portés à 500 millions d'euros par an pendant 10 ans, puis à 440 millions d'euros par an.

**OBJET**

Le sous-investissement chronique de l'État dans les infrastructures routières a créé un tel retard dans les indispensables travaux d'entretien et d'aménagement que même l'effort indéniable que représente l'augmentation des crédits consacrés par l'AFITF au réseau routier ne saurait le rattraper avant de trop longues années.

Sur le réseau des routes nationales non concédées, ce sont les régions et les autres collectivités qui, de plus en plus, doivent s'impliquer financièrement pour la sécurité des voies, le désenclavement des territoires isolés ou le désengorgement des agglomérations.

Cette tendance lourde étant appelée à perdurer, cet amendement vise donc à augmenter les crédits des Contrats de Plan État-Région (CPER) dans le scénario 2 du COI qu'a retenu par le Gouvernement, accroissant ainsi l'effet de levier et le nombre de projets co-finançables par l'État et les collectivités.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	594 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. DAGBERT, BÉRIT-DÉBAT, HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 35

Remplacer le montant :

110 M€

par le montant :

200 M€

, le montant :

130 M€

par le montant :

220 M€

et le montant :

190 M€

par le montant

275 M€

### OBJET

Le rapport du Conseil d’Orientation des Infrastructures, remis au Gouvernement en février 2018, a confirmé que l’état de dégradation avancé du réseau fluvial, résultat de décennies de sous-investissement, nécessite un sévère rattrapage. Faisant siennes les conclusions d’un audit externe réalisé sur les besoins de restauration de l’infrastructure fluviale, le COI a indiqué que, pour maintenir la fonction navigation sur l’essentiel du réseau, un budget de 245 M€/an serait nécessaire pendant 10 ans. Ce chiffre n’inclut pas le budget de 30 M€ prévus par VNF pour la modernisation du réseau.

Le COI a évalué qu’un scénario minimaliste, réduit à 210 M€/an (dont 180 M€ d’AFITF et de 30 M€ d’auto - financement) pour la régénération, impliquerait d’abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Le montant des crédits AFITF figurant dans le texte actuel du rapport annexé, 110 M€ puis 130 M€ par an, laisse espérer un budget de 190 M€/an en 2027 avec les fonds propres et les co-financements supposés. Mais ces montants incluent les 30 M€ prévus pour la modernisation. Ainsi ce serait au mieux 160 M€/an (en 2027) qui seraient consacrés à la régénération du réseau, au lieu des 245 M€ nécessaires. Ce scénario signifie qu’une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d’une desserte fluviale, pour le transport comme pour le tourisme.

À l’heure où l’on enregistre un dérèglement climatique qui dépasse tous les pronostics, il est nécessaire de conserver l’intégralité d’un réseau qui permet d’assurer des prestations de transport 3 à 4 fois moins émettrices de gaz à effet de serre que le transport routier. Le nouveau scénario propose de viser à l’horizon 2023 un budget de 245 M€/an pour la régénération, auquel s’ajouterait 30 M€ pour la modernisation, soit 275 M€.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	960 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, MM. LOZACH et GABOUTY, Mme PEROL-DUMONT, M. POINTEREAU,  
Mme Frédérique GERBAUD et MM. MAYET, BONHOMME, CHASSEING, MAGNER,  
JEANSANNETAS, DAGBERT et REQUIER

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de porter le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée. Le projet de loi garantit les financements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés ci-dessus.

**OBJET**

Cet amendement est en chaque point conforme à la volonté exprimée à de nombreuses reprises par toutes les collectivités des territoires concernés (départements, communautés d'agglomération et de communes, communes) ainsi que par les forces économiques des différents départements. Il exprime les besoins des usagers. Il indique le niveau du saut qualitatif à atteindre, en-deçà duquel l'attractivité de 10 départements, directement

concernés, resterait insuffisante et ne permettrait pas le rééquilibrage des territoires souhaité par le Président de la République.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1005
----------------	------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard d'euros de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de ramener le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures et trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y dix ans, avec une fiabilité renforcée.

**OBJET**

Cet amendement est en chaque point conforme à la volonté exprimée à de nombreuses reprises par toutes les collectivités des territoires concernés (départements, communautés d'agglomération et de communes, communes) ainsi que par les forces économiques des différents départements. Il exprime les besoins des usagers. Il indique le niveau du saut qualitatif à atteindre, en-deçà duquel l'attractivité de 10 départements, directement concernés, resterait insuffisante et ne permettrait pas le rééquilibrage des territoires souhaité par le Président de la République.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	919 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHASSEING, LOZACH, BONHOMME et GABOUTY, Mmes PRÉVILLE et PEROL-DUMONT, M. POINTEREAU, Mme Frédérique GERBAUD, MM. MAYET, JEANSANNETAS, MAGNER, DECOOL, MALHURET, Alain MARC, WATTEBLED, FOUCHÉ et GUERRIAU, Mme MÉLOT, MM. LAGOURGUE, HENNO, LONGEOT, NOUGEIN, MOGA et LUCHE, Mme BONFANTI-DOSSAT et MM. REQUIER, SAURY, LAMÉNIE, Bernard FOURNIER, REGNARD, BOUCHET, COLLIN et Daniel LAURENT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelée POLT, fait l'objet d'un vaste programme de régénération, inscrit dans le schéma directeur de cette ligne, d'un programme de modernisation pour lequel il est demandé la commande de seize nouvelles rames prévues pour rouler, si possible à 200 km/h, et qui seront impérativement commandées aux industriels concernés pour une livraison en 2023. Une deuxième phase de modernisation permettra ainsi des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes de Paris.

**OBJET**

La ligne POLT, en effet, trop longtemps délaissée, a impérativement besoin, de cette rénovation indispensable à l'avenir des territoires qu'elle traverse - 713 kilomètres, plus de trois régions et dix départements. L'État doit, par la présente loi, s'engager formellement dans sa rénovation, conformément aux engagements pris et conformément aux nécessités économiques desdits territoires.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	301 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHASSEING, DECOOL, Alain MARC, WATTEBLED, FOUCHÉ et GUERRIAU, Mme MÉLOT,  
MM. LAGOURGUE, MALHURET, GABOUTY, NOUGEIN, POINTEREAU, LOZACH, HENNO,  
BONHOMME, LONGEOT, MOGA, LUCHE et MAYET, Mme BONFANTI-DOSSAT,  
MM. REQUIER, LAMÉNIE, Bernard FOURNIER, REGNARD, BOUCHET, COLLIN et Daniel  
LAURENT et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 77

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Concernant l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelé POLT, la SNCF s'engage à donner dans les meilleurs délais un calendrier public précis des travaux de rénovation tant de la ligne elle-même que des nouveaux matériels prévus

**OBJET**

Véritablement laissée à l'abandon, des années durant, malgré le nombre de départements qu'elle dessert sur plusieurs centaines de kilomètres, cette ligne a été la victime d'un projet de LGV qui, in fine, a été abandonné après avoir dévoré inutilement un budget colossal. C'est pourquoi sa rénovation en cours nécessite un certain nombre de précisions. Il paraît donc légitime, puisque le gouvernement l'a inscrit dans la présente loi, de fixer un calendrier précis et public de ces travaux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	921
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Alinéa 37

1<sup>o</sup> Première phrase

Après le mot :

sécurité

insérer les mots :

, notamment de mise en sécurité des passages à niveau,

2<sup>o</sup> Deux dernières phrases

Supprimer ces phrases.

**OBJET**

Le rapport annexé au projet de loi, dans sa version issue du vote de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, vient fixer à 40 millions d'euros par an le montant à atteindre pour les opérations de mise en sécurité des passages à niveau prioritaires.

Outre la question de la définition du montant et de la durée de l'aide à accorder, le niveau de précision suggéré ne relève pas de la loi. Ainsi, des discussions seront également à mener avec les collectivités et SNCF Réseau dans le cadre de leur contrat d'objectifs et de performances.

L'amendement proposé vise donc à revenir à la rédaction initiale du projet de loi qui précise que la mise en sécurité des passages à niveau fait partie intégrante des opérations de sécurité ferroviaire qui seront soutenues financièrement par l'État et dont le montant alloué correspondra en ordre de grandeur à ce qui a été annoncé.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	41 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. Jean-Marc BOYER, POINTEREAU, DUPLOMB et BASCHER, Mmes BILLON, BRUGUIÈRE et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHASSEING et de LEGGE, Mmes DEROMEDI et DESEYNE, M. Bernard FOURNIER, Mme GRUNY, MM. GUERRIAU, HENNO et LAMÉNIE, Mme LAMURE, MM. LEFÈVRE, LUCHE, MALHURET, Alain MARC et MEURANT, Mme NOËL, MM. PONIATOWSKI, PRIOU et SIDO, Mmes THOMAS et VULLIEN, MM. BONNE, CHAIZE, CHEVROLLIER, COURTIAL, CUYPERS, DARNAUD et DECOOL, Mme de CIDRAC, M. de NICOLAY, Mme DEROCHE, M. DÉTRAIGNE, Mmes ESTROSI SASSONE, Catherine FOURNIER et GARRIAUD-MAYLAM, MM. GENEST, GREMILLET, GUENÉ et HUSSON, Mme IMBERT, MM. KAROUTCHI, Daniel LAURENT, LE NAY, LONGEOT et LONGUET, Mmes MICOULEAU, MORHET-RICHAUD et PUISSAT, M. RAPIN, Mme RENAUD-GARABEDIAN, M. SEGOUIN, Mme SOLLOGOUB et M. WATTEBLED

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 37, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers.

**OBJET**

Comme le détaille l'exposé des motifs du projet de loi, l'État s'est engagé à la régénération et à la modernisation de lignes structurantes tels que les TET Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Toulouse. Le schéma directeur relatif au TET Paris-Clermont - Ferrand prévoit trois phases de travaux: un programme de régénération des infrastructures, un renouvellement du matériel roulant et un programme de modernisation des infrastructures. Il paraît pertinent tant au niveau budgétaire pour l'État et les régions participantes dans le cadre du contrat de plan État Région (CPER) qu'au niveau de l'efficacité des travaux et de leur perturbation pour les usagers, que les phases de régénération et de modernisation des infrastructures aient lieu concomitamment. De plus, les travaux de modernisation ont pour objet, dans le cadre du Paris-

Clermont-Ferrand, de permettre une réduction certaine du temps de trajet. Ceci est l'un des objectifs essentiels de ces travaux dont le résultat sera directement ressenti par les usagers et renforce donc la nécessité d'effectuer les travaux de manière concomitante.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	480 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GOLD, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, M. LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 37, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers.

**OBJET**

L'État s'est engagé à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de la présente loi, à investir pour la régénération et la modernisation des lignes structurantes telles que les trains d'équilibre du territoire (TET).

Si le premier volet de régénération des lignes constitue un élément indispensable à la mise en œuvre des travaux de modernisation, ces derniers ont vocation à améliorer la fiabilité et les temps de parcours, et constituent donc une étape essentielle pour les usagers. Il apparaît ainsi peu pertinent de prolonger la durée des travaux, y compris d'un point de vue purement budgétaire.

Le présent amendement suggère à l'État de mener concomitamment les travaux de régénération et de modernisation sur les lignes d'équilibre du territoire, afin de limiter les désagréments pour les usagers et d'optimiser le temps de travail consacré à la modernisation des TET. L'objectif d'améliorer l'expérience de voyage des usagers pourrait ainsi être atteint dans les meilleurs délais.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	115
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'AFITF investira 1,5 milliard d'euros sur dix ans (150 millions d'euros par an) pour une nouvelle génération de voitures Intercités de nuit afin de constituer un réseau de nuit radial, transversal et international.

**OBJET**

Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de 40 ans. Il est temps d'inscrire à nouveau dans les priorités nationales l'importance d'un réseau de nuit. Celui-ci est devenu depuis d'autant plus pertinent qu'il permet de répondre aux questions du maillage international de la France dans l'Europe par une mobilité bas-carbone et peu énergivore, du maillage transversal du territoire pour relier entre elles les régions éloignées et enfin le désenclavement des territoires ruraux excentrés.

Par ailleurs, la renaissance des Intercités de nuit pour lutter contre le changement climatique en Europe est déjà lancée et soutenue par plusieurs pays européens moteurs.

La France gagnera à s'impliquer elle aussi, sans délais, d'autant plus qu'elle a une position centrale en Europe de l'Ouest pour promouvoir cette mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	272 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

Mme BERTHET, M. HUSSON, Mme GARRIAUD-MAYLAM, M. del PICCHIA,  
Mmes DEROMEDI et DI FOLCO, MM. GREMILLET, LE GLEUT et Henri LEROY,  
Mmes MORHET-RICHAUD et RAIMOND-PAVERO, MM. CHARON, FORISSIER et LAMÉNIE,  
Mme NOËL et M. RAPIN

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 40

1<sup>o</sup> Deuxième phrase

Après les mots :

transport ferroviaire

insérer les mots :

et guidé

2<sup>o</sup> Dernière phrase

Après les mots :

transports ferroviaires

insérer les mots :

et guidés

**OBJET**

Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés » à savoir le transport par câbles intra urbain ou valléen mais aussi le développement des liaisons tram/train inter urbaines.

En effet, le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces

transports. Ce mode de transport non carboné réduirait donc fortement la pollution dans les grandes villes.

En Montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens. Le développement du transport par câbles et des ascenseurs valléens est donc indispensable pour l'économie touristique de nos territoires permettant de désengorger l'accès aux stations lors des « migrations hivernales » mais aussi de faciliter et décarboner le transport au quotidien des habitants.

Mais aussi, développer la mobilité par liaison tram/train lorsqu'elle est possible, permet le désenclavement des territoires via des transports décarbonés. Cela répond à un double enjeu d'attractivité des territoires et de réduction de pollution.

Favoriser les transports décarbonés à un coût abordable pour l'utilisateur grâce aux transports guidés, voilà l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	119
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 40

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Pour ce faire, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, notamment permettant de développer l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour la réponse aux besoins et leur faible empreinte écologique.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit développée l'offre des trains de nuit.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	314
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes BRULIN et ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 41

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est une priorité.

**OBJET**

Amendement d'appel sur difficultés rencontrées dans la réalisation de la ligne Nouvelle Paris Normandie qui présente pourtant un intérêt majeur non seulement pour la désaturation du nœud ferroviaire de Rouen mais également pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble des habitants de la région de Normandie et des franciliens dans leurs déplacements du quotidien.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	959
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DEVINAZ, Mme GUILLEMOT et M. TISSOT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A45, l'État décide l'abandon du projet et lance une concertation afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaires et routières existantes ainsi que les améliorations permises par le développement de l'intermodalité, du covoiturage et des mobilités douces. L'enveloppe initialement prévue pour le financement par l'État de la nouvelle autoroute est réservée pour financer ces projets alternatifs comme il l'est indiqué dans le tableau 6 du rapport du COI.

**OBJET**

Cet amendement vise à formaliser l'abandon de l'État concernant le projet d'autoroute A45 et de réserver les financements initiaux pour des projets alternatifs sur les liaisons ferroviaires et routières. Cette précision est rendue nécessaire afin donner une formalisation législative à une décision évoquée dans l'exposé des motifs de ce texte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	5 rect. bis
----------------	----------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BONNE, CIGOLOTTI, DUPLOMB et Bernard FOURNIER et Mme NOËL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

et le projet A45 entre Saint-Étienne et Lyon

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de mentionner explicitement le projet A45 entre Saint-Etienne et Lyon, dont le contrat de concession est prêt parmi les grands projets d'infrastructures rentrant dans le champ de la programmation des investissements prévus à l'article 44.

Ce projet correspond aux 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité définies au présent article notamment s'agissant de la volonté d'améliorer les offres de déplacements du quotidien (alinéa 21) et de contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins (alinéa 23).

Le projet précité correspond également à l'objectif d'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux (alinéa 28). Comme le rappelle l'alinéa 42 : « 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 ».

Il est donc indispensable que parmi les projets soutenus, le projet A45 entre Saint-Etienne et Lyon soit ajouté aux projets du scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

---

S'agissant des considérations financières, il doit être signalé que la Ministre des Transports avait rappelé que : « les 400 millions d'euros seront investis quoi qu'il en soit pour améliorer les liaisons entre Lyon et Saint-Etienne » en sus des investissements des collectivités territoriales et des investissements privés, assurant ainsi la faisabilité financière du projet.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	906
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 44

Après les mots :

à créer

insérer les mots :

de nouvelles gares, notamment d'interconnexion,

**OBJET**

Le rapport explique que si en matière ferroviaire la priorité des quarante dernières années a en effet été mise sur le TGV et les LGV, il convient dorénavant de réorienter les investissements vers les mobilités du quotidien. C'est pourquoi le présent amendement propose d'introduire textuellement l'objectif de construction de gares d'interconnexion, notamment entre TER et TGV.

Ces gares d'interconnexion permettent de décongestionner les grandes gares de centre-ville, assurer des correspondances avec d'autres lignes et assurer un aménagement du territoire optimisé en mettant fin aux gares TGV isolées de type

La gare de St-Pierre-des-Corps (37) fait ses preuves depuis de nombreuses années. Idéalement situées sur l'axe Paris-Bordeaux, elle permet aux TGV de marquer un arrêt à proximité immédiate de Tours et d'assurer des correspondances pour le centre-ville de Tours, adaptées aux horaires des TGV, et l'ensemble des villes moyennes d'Indre-et-Loire et de la Sarthe.

Des gares de cette dimension manquent à différents endroits en France et notamment en Lorraine. La LGV Est Européenne se sépare en trois branches à proximité de la ville de Vandières : au Nord-Est vers Metz et Luxembourg, à l'Est vers Strasbourg, au Sud-Est vers Nancy. À cet endroit précis passe la ligne TER Nancy-Metz-Luxembourg dont la Ministre veut augmenter le cadencement pour arriver à une liaison de type RER entre

---

Metz et Luxembourg d'ici à 2028 en heure de pointe. Aujourd'hui, dans chaque direction, le cadencement est d'ores et déjà très élevé avec un TER toutes les vingt minutes entre Nancy et Metz. Il n'existe donc pas de risque que les correspondances futures soient longues entre TER et TGV, ou TGV et TER.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	118
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 48, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Ce plan sera intégralement financé par l'État.

**OBJET**

Cet amendement se justifie par son texte même.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	390 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BERTHET, MM. BASCHER et BUFFET, Mmes MORHET-RICHAUD, NOËL, PUISSAT, Marie MERCIER et DEROMEDI, MM. Bernard FOURNIER et FORISSIER, Mme GRUNY et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, CHARON et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Après l'alinéa 48

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au-delà de ce plan de traitement des nœuds urbains, dans le cadre du projet ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel de base est indispensable d'ici la mise en service de ce tunnel prévue en 2030. Il devra se poursuivre au-delà afin de permettre un accroissement du ferroutage devenu nécessaire à l'orientation de nos transports vers une mobilité décarbonée.

**OBJET**

La section des accès français au Lyon-Turin a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2013. Celle-ci vise à accompagner le développement du fret ferroviaire en permettant de mener une politique forte et visible de report modal, tout en contribuant à la desserte des voyageurs des grandes agglomérations du sillon alpin.

Les réflexions seront poursuivies pour déterminer une programmation pertinente afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics, en s'appuyant sur le réseau ferroviaire existant d'ici la mise en service de la section transfrontalière prévue à l'horizon 2030, et au-delà en mettant en service de façon échelonnée les tronçons nouveaux selon l'itinéraire Bas-Dauphiné puis jusqu'en Maurienne.

Parallèlement, un observatoire des trafics et des capacités des itinéraires existants fret et voyageurs doit être mis en place, et pourra nourrir durant les prochaines années les réflexions menées en concertation avec les acteurs locaux sur le Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) (dont le tronçon nord a lui aussi été déclaré d'utilité publique) et le nœud ferroviaire lyonnais (NFL).

En outre, des travaux de modernisation de la ligne existante Dijon - Modane pourront être conduits et engagés dans les cinq ans. Ils contribueront à une première amélioration de la desserte des agglomérations du sillon alpin et redonneront quelques marges de manœuvre pour amorcer un véritable développement du report modal pour le transport de marchandises depuis et vers l'Italie.

Le Projet de loi d'Orientation des Mobilités doit intégrer les dispositions permettant de maintenir la dynamique globale de ce projet écologique et géostratégique dans le respect des engagements internationaux de la France. Le présent amendement a pour objet de prévoir, dans le cadre du rapport annexé à la loi d'Orientation des Mobilités, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel avant la mise en service de ce tunnel en 2030.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	230 rect. nonies
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. MONTAUGÉ, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL,  
MM. HOULLEGATTE et Jacques BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et  
TOCQUEVILLE, MM. CABANEL et ANTISTE, Mme ARTIGALAS, M. DAUDIGNY,  
Mme ESPAGNAC, M. FICHET, Mmes HARRIBEY et JASMIN, MM. JEANSANNETAS, LALANDE,  
MAZUIR, TOURENNE, VALLINI, BOTREL, KANNER, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LUREL, Mme MONIER, MM. RAYNAL,  
TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 50

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la finalisation des chantiers en cours de mises à 2x2 voies des routes nationales entre chaque chef-lieu de département et la métropole la plus proche constitue une priorité.

**OBJET**

La performance des liaisons routières entre territoires détermine pour une part importante la capacité de ces territoires à coopérer et à se développer durablement de façon complémentaire et mutuellement bénéfique.

Ce postulat se vérifie sur le terrain quand les liaisons routières « métropole – ville moyenne » sont performantes, qu'il s'agisse d'autoroutes ou de routes de type 2X2 voies.

A contrario, quand des liaisons de ce type n'existent pas (par exemple Toulouse – Castres) ou sont encore loin d'être terminées (par exemple Toulouse-Auch commencée dans les années 1990), les dynamiques de développement économique et démographique des territoires de ces villes moyennes parfois chef-lieu de département – c'est le cas d'Auch pour le Gers – en sont profondément affectées. La « diffusion » du développement induit par la métropole se fait alors en « tâche d'huile », engendrant parfois des difficultés de croissance pour les territoires qui accueillent et des difficultés de décroissance pour ce qui en sont empêchés.

À leur tour les villes moyennes concernées ne peuvent pas jouer le rôle moteur qui doit être le leur sur leurs zones géographiques d'influence, zones englobant les bourgs-centre avec lesquels et au profit desquels elles sont en relations.

De loin en loin, de relation territoriale en relation territoriale, le défaut de liaison performante entre métropole et ville moyenne - centre finit par déstructurer et déséquilibrer l'aménagement de grands territoires, parfois de taille départementale.

En effet, à la base de l'évolution parfois problématique de la ruralité, il y a très souvent la question de l'accessibilité routière à la métropole.

Les orientations de ré équilibrage et d'égalité des territoires que permettent les démarches de type SRADDET ou SCOT s'en trouvent complexifiées voire affaiblies.

Enfin, du point de vue des coûts de réalisation, nombre de ces chantiers sont réalisés par de multiples tranches de travaux très étalées dans le temps qui augmentent fortement le coût total final de ces ouvrages.

La dépense publique est ici majorée. Il y a gaspillage !

Pour ces raisons et au nom de l'intérêt général, l'État doit engager et terminer le plus rapidement possible ces chantiers routiers à fort enjeu de développement territorial.

Tel est le sens de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	567 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LUCHE, BONNECARRÈRE, CAPO-CANELLAS et DELCROS, Mme GUIDEZ,  
MM. JANSSENS, KERN, LAUGIER, LONGEOT, LOUAULT, Alain MARC et MOGA et  
Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par les mots :

sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

**OBJET**

Si un projet de mise en 2x2 voies est abouti, il n'y a pas lieu de le remplacer par des aménagements ponctuels.

Ces aménagements ponctuels ne sauraient répondre au désenclavement nécessaire d'un territoire puisque la Déclaration d'Utilité Publique a été prononcée.

Le secteur économique et les populations des territoires concernés attendent une 2x2 voies et des aménagements ponctuels ne pourraient répondre aux attentes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	478 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Alain BERTRAND, ARTANO et ROUX, Mme LABORDE et MM. GOLD, LÉONHARDT, ARNELL, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires amenant à une mise en 2x2 voies progressive.

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire dans la loi les aménagements qui doivent nécessairement être mis en œuvre sur la portion lozérienne de la route nationale 88 pour engager le désenclavement routier de ce département hyper-rural.

La Lozère, département le moins peuplé de France, souffre de son éloignement des pôles économiques majeurs. Avec la plus grande altitude moyenne de métropole, ses infrastructures ne permettent pas de rallier rapidement les grands axes de communication, gares et aéroports voisins, et souffre d'un cumul de handicaps naturels (climat rugueux en hiver, routes enneigées et peu praticables, axes sinueux, lignes de chemin de fer peu nombreuses et soumises aux mêmes aléas climatiques, etc.). Pourtant les habitants de ce département participent autant à l'économie nationale que leurs concitoyens des grandes villes mais sans en bénéficier des avantages. Chaque trajet relève parfois du parcours du combattant tant il est long et difficile de rallier les pôles urbains, sans parler de vouloir rejoindre Paris ! L'hyper-ruralité, concept qui ne concerne pas que la Lozère mais bien d'autres parties du territoire national, est la ruralité de l'éloignement. Elle doit être traitée en priorité par le programme de financement des infrastructures de transports afin de mieux irriguer ces 26% du territoire national regroupant 5,4% de la population afin de lutter contre le sentiment de déclassement du territoire et de ses habitants.

La RN88 a été consacrée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 12 juillet 1993, avec pour objectif un aménagement à 2x2 voies à terme. Depuis, trop peu de choses ont été réalisées, l'essentiel étant sans cesse repoussé. Pour ce qui concerne le secteur entre l'A75 et Langogne (tronçon Lozère), l'ensemble des élus du territoire s'est entendu sur un objectif cible d'une mise à 2X2 voies sur la totalité de l'itinéraire mais avec une définition de tronçons prioritaires acceptables financièrement et en adéquation avec les contraintes budgétaires de l'État. Pour le reste de l'itinéraire, des aménagements ponctuels sont envisageables à condition qu'ils permettent à terme de remplir l'objectif cible d'une mise en 2x2 voies sur le tronçon Lozère de la RN88.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	479 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Alain BERTRAND, ARTANO et ROUX, Mme LABORDE et MM. GOLD, LÉONHARDT, ARNELL, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires.

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire dans la loi les aménagements qui doivent nécessairement être mis en œuvre sur la portion lozérienne de la route nationale 88 pour engager le désenclavement routier de ce département hyper-rural.

La Lozère, département le moins peuplé de France, souffre de son éloignement des pôles économiques majeurs. Avec la plus grande altitude moyenne de métropole, ses infrastructures ne permettent pas de rallier rapidement les grands axes de communication, gares et aéroports voisins, et souffre d'un cumul de handicaps naturels (climat rugueux en hiver, routes enneigées et peu praticables, axes sinueux, lignes de chemin de fer peu nombreuses et soumises aux mêmes aléas climatiques, etc.). Pourtant les habitants de ce département participent autant à l'économie nationale que leurs concitoyens des grandes villes mais sans en bénéficier des avantages. Chaque trajet relève parfois du parcours du combattant tant il est long et difficile de rallier les pôles urbains, sans parler de vouloir rejoindre Paris ! L'hyper-ruralité, concept qui ne concerne pas que la Lozère mais bien d'autres parties du territoire national, est la ruralité de l'éloignement. Elle doit être traitée en priorité par le programme de financement des infrastructures de transports afin de mieux irriguer ces 26% du territoire national regroupant 5,4% de la population afin de lutter contre le sentiment de déclassement du territoire et de ses habitants.

La RN88 a été consacrée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 12 juillet 1993, avec pour objectif un aménagement à 2x2 voies à terme. Depuis, trop peu de choses ont été réalisées, l'essentiel étant sans cesse repoussé. Pour ce qui concerne le secteur entre l'A75 et Langogne (tronçon Lozère), l'ensemble des élus du territoire s'est entendu sur un objectif cible d'une mise à 2X2 voies sur la totalité de l'itinéraire mais avec une définition de tronçons prioritaires acceptables financièrement et en adéquation avec les contraintes budgétaires de l'État. Pour le reste de l'itinéraire, des aménagements ponctuels sont envisageables à condition qu'ils permettent à terme de remplir l'objectif cible d'une mise en 2x2 voies sur le tronçon Lozère de la RN88.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	991 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

MM. DARNAUD, GENEST, MAGRAS et SOL, Mme BERTHET, MM. GREMILLET, POINTEREAU et BONHOMME, Mme de CIDRAC, M. SEGOUIN, Mmes CHAUVIN et LAMURE, MM. REVET, LAMÉNIE, Jean-Marc BOYER, DUPLOMB et RAPIN, Mmes Marie MERCIER, LOPEZ et DEROMEDI, MM. PERRIN, SIDO et BOUCHET, Mme DURANTON, MM. CHARON, PACCAUD et SAVIN, Mme BRUGUIÈRE, M. Bernard FOURNIER, Mme DEROUCHE, MM. REGNARD et BUFFET et Mmes LASSARADE et GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 52

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.

**OBJET**

Cet amendement vise à préciser dans la loi qu'aucun département ne doit être laissé à l'écart des efforts accomplis pour développer les « mobilités ». Telle est actuellement la situation de l'Ardèche, qui est –cas unique en métropole- un département qui n'a ni autoroute, ni voie express ni desserte ferroviaire.

Le seul axe structurant et stratégique de l'Ardèche, la RN 102, traverse ce territoire d'ouest en est, reliant le sud du Massif central à la vallée du Rhône et constitue pour de nombreux habitants la seule possibilité de traverser leur département ou de rejoindre l'A7 ou l'A 75. C'est pour cette raison qu'elle a été classée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire lors du Comité interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Malgré ce rôle fondamental et reconnu, elle ne bénéficie pas des aménagements indispensables à sa sécurisation, alors qu'elle emprunte un itinéraire souvent dangereux constitué de reliefs, de virages serrés et d'entrées de villes difficiles.



---

Plus de vingt points noirs ont pourtant été identifiés depuis 2012 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL.

Le présent amendement vise donc à inscrire dans la loi ce besoin d'équité et la nécessité de développer la « mobilité » de tous.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	254 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mmes SOLLOGOUB, VULLIEN, DINDAR et VÉRIEN, MM. HENNO et KERN, Mmes LOISIER, GUIDEZ et PERROT, MM. LAUGIER, LUCHE et DELCROS et Mme BILLON

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots :

dans les CPER

insérer les mots :

dont la liste intégrale, tenue à jour, est annexée à la présente loi

**OBJET**

Les Contrats de Plan État Région (CPER) concrétisent l'engagement de l'État aux côtés des territoires pour veiller aux équilibres spatiaux et améliorer leur développement. On peut citer par exemple le projet de l'achèvement de la 2 fois 2 voies de la route nationale 7 (RN7) dans la Nièvre. Le contrat de plan État-région (CPER) Bourgogne 2015-2020 prévoit en sa sous-action 7.1 que l'État apporte son concours à hauteur de 64 M€. Ceci n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. Aussi, l'objectif du présent amendement vise à permettre aux élus locaux comme aux citoyens d'avoir connaissance des différents projets pour lesquels l'État confirme sa participation. C'est pourquoi il est demandé d'annexer au projet de loi, la liste de tous les CPER contractés sur la période 2015-2020 ; laquelle sera régulièrement mise à jour.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	269 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. POINTEREAU, BASCHER, GRAND, Daniel LAURENT et VASPART, Mmes RAMOND, DUMAS et BRUGUIÈRE, MM. SOL et LEFÈVRE, Mme DURANTON, MM. FOUCHÉ et CHARON, Mmes GUIDEZ, DEROMEDI et TROENDLÉ, M. Bernard FOURNIER, Mme FÉRAT, MM. MAGRAS, CHASSEING et VOGEL, Mme Marie MERCIER, MM. CUYPERS et del PICCHIA, Mmes Anne-Marie BERTRAND et BORIES, MM. DAUBRESSE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et VULLIEN, MM. SIDO, PRIOU et COURTIAL, Mmes LOPEZ et CHAUVIN, MM. LAUGIER, LOUAULT, MOGA et WATTEBLED, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. MORISSET, DECOOL, DÉTRAI GNE, LE GLEUT, Jean-Marc BOYER et DUPLOMB, Mmes CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, MM. PIEDNOIR, PERRIN et RAISON, Mmes NOËL et PRIMAS, M. KAROUTCHI, Mmes RAIMOND-PAVERO, Laure DARCOS et LHERBIER, M. CARDOUX, Mme de CIDRAC, MM. SEGOUIN, NOUGEIN et LAMÉNIE, Mme GRUNY, M. SAVARY, Mmes IMBERT et BONFANTI-DOSSAT, MM. BRISSON, BABARY et GREMILLET et Mmes LAMURE et de la PROVÔTÉ

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots :

dans les CPER

insérer les mots :

, dont la liste intégrale est annexée à la présente loi,

**OBJET**

Le Contrat de Plan État Région (CPER) est l'outil privilégié de mise en œuvre des synergies entre l'État et la Région. Il confirme l'idée que l'État souhaite être aux côtés des territoires pour accompagner leur réussite dans les projets d'infrastructures.

Ces projets s'inscrivent pour la plupart dans un objectif d'aménagement du territoire.

On peut citer par exemple le projet de dénivellation des carrefours avec la RD 976 et la RN 151 dans le département du Cher, pour lequel l'État apporte son concours à hauteur de 10,1 M€. Ceci n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Aussi, l'objectif du présent amendement vise à permettre aux élus locaux et citoyens d'avoir connaissance des différents projets pour lesquels l'État confirme sa participation.

C'est pourquoi, il est demandé d'annexer au projet de loi, la liste de tous les CPER contractés sur la période 2015-2020.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	568 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LUCHE, BONNECARRÈRE, CAPO-CANELLAS, DELCROS et DÉTRAIGNE, Mme GUIDEZ,  
MM. JANSSENS, KERN, LAUGIER, LONGEOT, LOUAULT, Alain MARC et MIZZON et  
Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 53

Après le mot :

trafic

insérer les mots :

ou les plus accidentogènes

**OBJET**

Cet amendement propose que le critère de la sécurité soit pris en compte au même titre que le trafic. Des axes structurants et accidentogènes restent en attente d'une amélioration des conditions de circulation.

Il est nécessaire d'ajouter ce critère pour déterminer les projets routiers contractualisés en contrats de plan État-Région pour assurer une meilleure sécurité routière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	569 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LUCHE, BONNECARRÈRE, CAPO-CANELLAS, DELCROS et DÉTRAIGNE, Mme GUIDEZ,  
MM. JANSSENS, KERN, LAUGIER, LONGEOT, LOUAULT, Alain MARC et MOGA et  
Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Alinéa 53

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Lorsque la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés pour une mise complète à 2x2 voies sur un itinéraire, la contractualisation dans un CPER pour une mise à 2x2 voies doit être effectuée.

**OBJET**

Lorsque toutes les démarches ont été accomplies pour une mise à 2x2 voies, ce projet routier doit être contractualisé afin de pouvoir débiter sa réalisation.

Cet amendement propose d'acter la mise à 2x2 voies dans un Contrat de Plan État-Région.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	120
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 59, première phrase

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

4 milliards

II. – Alinéa 60

Remplacer le nombre :

600

par le nombre :

1 600

III. – Alinéa 62

Remplacer le nombre :

350

par le nombre :

400

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent renforcer les moyens mis aux services des autorités organisatrices dans les mutations de la mobilité du quotidien.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	753
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 59

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

2,15 milliards

II. – Alinéa 62

Remplacer le montant :

350 M €

par les mots :

1,4 milliard d'euros

**OBJET**

Cet amendement a pour objectif d'augmenter le montant des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

En effet, les 50M€ par an sur 7 ans prévus ne sont pas suffisants pour que la part modale du vélo atteigne 9% d'ici 2024. Le présent amendement fixe donc à 200M€ par an le montant des appels à projets.

Cet investissement est indispensable pour augmenter les retombées économiques directes du vélo qui représentent déjà 4,5 milliards d'euros en France. Ces retombées pourraient

aisément être décuplées si un investissement suffisant permettait de faire croître l'usage du vélo.

C'est en matière de santé que les retombées économiques sont les plus considérables. En France, le bénéfice des 4,6 milliards de kilomètres parcourus annuellement à vélo par les cyclistes est estimé à 5,6 milliards d'euros par an ; se rapprocher des politiques ambitieuses européennes par un investissement national significatif conduirait à un bénéfice en matière de dépense de santé publique évalué à 15 milliards d'euros. Ce bénéfice participerait à la résorption du déficit de la sécurité sociale.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	847 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MONTAUGÉ, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL,  
MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et  
TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL,  
Mme MONIER, MM. RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.

**OBJET**

Au-delà de la réalité des chiffres, le train reste indispensable dans nos campagnes. Il est un puissant vecteur de mobilité, de lien social, et même d'attractivité économique. Quand elles existent, supprimer les petites lignes isole les populations.

De plus, le train est plus que jamais un moyen de locomotion d'avenir : comme les milieux urbains, les territoires ruraux aspirent à développer les transports collectifs pour limiter l'utilisation des voitures afin de préserver l'environnement.

Qu'elles soient utilisées ou pas, les lignes de chemin de fer en zone rurale doivent être d'autant plus préservées que de nouvelles technologies et techniques de transport sur voies ferrées, moins polluantes (bilan carbone neutre), moins lourdes pour la structure de voie, plus souples dans le cadencement et la gestion des passagers, plus économiques sont en passe de voir le jour.

Pour n'en citer qu'un, le concept « TAXIRAIL » développé par la start-up bretonne « EXID CONCEPT et DEVELOPPEMENT » en est la démonstration. Le TAXIRAIL pourrait voir le jour industriellement d'ici 2023.

En conséquence de ces développements prochains et compte tenu de la volonté des collectivités locales concernées, les lignes aujourd'hui désaffectées et leurs emprises doivent être préservées.

Tel est le sens du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	95 rect. bis
----------------	--------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CAZABONNE  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 64

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050

**OBJET**

Cet amendement vise à soutenir la filière hydrogène dans la transformation de nos mobilités. La filière hydrogène constitue un vecteur important pour atteindre l'objectif de la neutralité carbone voulue pour 2050. En plus, de la transition écologique, promouvoir la filière hydrogène permettrait une reconversion importante et crédible pour notre économie et nos usines. Afin promouvoir l'hydrogène permettrait à notre pays de rattraper son retard en la matière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	293 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mmes BERTHET et DURANTON,  
MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE,  
M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIÉ,  
Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.

**OBJET**

Cet amendement propose d'insérer une 6<sup>ème</sup> priorité « développer les infrastructures végétales » aux programmes d'investissement du rapport annexe à la loi d'orientation des mobilités.

Une manière de s'assurer que les futurs projets de mobilité tiennent compte du végétal et que les infrastructures vertes soient envisagées comme des réponses essentielles pour relever les défis environnementaux et urbains actuels.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	838 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,  
Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED et CUYPERS, Mme LHERBIER, MM. HENNO, DAUBRESSE,  
FOUCHÉ et MALHURET, Mme LÉTARD et M. BASCHER

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 66

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

notamment en zone urbaine,

II. – Alinéa 67, première phrase

Après le mot :

permettre

insérer les mots :

de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations,

III. – Alinéa 68

1° Après le mot :

maritimes

insérer les mots :

et de leur hinterland

2° Après le mot :

ferroutage,

insérer les mots :

et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve

### **OBJET**

Cet amendement a pour objet d'encourager les acteurs à utiliser au mieux le réseau d'infrastructures existant, et notamment la complémentarité offerte par le transport fluvial et le transport maritime.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	121
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 67, première phrase

Remplacer les mots :

sur les axes stratégiques

par les mots :

sur le territoire

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que le développement du fret ferroviaire est pertinent sur l'ensemble du territoire national et pas seulement sur les axes stratégiques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	206 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GILLES et VASPART, Mme LASSARADE, M. LEFÈVRE, Mmes GRUNY, DEROMEDI et LANFRANCHI DORGAL, MM. Daniel LAURENT et SAVARY, Mmes DESEYNE et MORHET-RICHAUD, MM. VIAL, PRIOU, BASCHER et GENEST, Mmes DUMAS, PUISSAT et LOPEZ, M. SAVIN, Mmes DEROCHÉ, BORIES et Anne-Marie BERTRAND, M. del PICCHIA, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. LELEUX et CUYPERS, Mme BERTHET et MM. BUFFET, LAMÉNIE, BABARY, PONIATOWSKI et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé:

Concernant spécifiquement la section transfrontalière Lyon-Turin, l'État veillera à ce que sa réalisation ne crée pas de déséquilibre ni de distorsion de concurrence sur le territoire français, au détriment du quart sud-est et des installations portuaires de notre littoral méditerranéen. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sud-est est donc nécessaire afin de ne pas favoriser les ports italiens au détriment de la Région Sud et de l'arc ouest-méditerranéen .

**OBJET**

Le présent amendement vise à garantir que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise soit total, et que les barreaux Nord et Sud soient réalisés concomitamment si la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin se réalise.

Aujourd'hui, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire du Lyon-Turin, seul le barreau Nord dispose d'un tracé définitif et d'une déclaration d'utilité publique, les délais de réalisation du barreau Sud étant dès lors incertains.

Si la liaison Nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise se réalisait de manière prioritaire et indépendante, la voie du Sud serait très compromise, et la compétitivité des territoires non desservis fragilisée.

Dans cette perspective, il est nécessaire que la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise soit envisagée de manière globale.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	122
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 69

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce soutien passe de manière prioritaire par la relance de l'offre dite de wagon isolé.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement estiment qu'il convient en parallèle de relancer l'activité de wagon isolé permettant de couvrir l'ensemble du territoire national et pas simplement les grands axes ferroviaires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	338 rect. nonies
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MONTAUGÉ, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. CABANEL et ANTISTE, Mme ARTIGALAS, M. DAUDIGNY, Mme ESPAGNAC, M. FICHET, Mmes HARRIBEY et JASMIN, MM. JEANSANNETAS, LALANDE, MAZUIR, TOURENNE, VALLINI, VAUGRENARD, KERROUCHE, DEVINAZ, MARIE et BOTREL, Mme GRELET-CERTENAIS, MM. KANNER, COURTEAU et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT et LUBIN, M. LUREL, Mme MONIER, MM. RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 72

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans le cadre de cette programmation et des contrats de plan État-Région qui en résultent, les calendriers prévisionnels des phases d'étude et de réalisation des ouvrages retenus sont communiqués aux collectivités locales concernées.

**OBJET**

Au-delà de la programmation des crédits figurant dans le rapport annexé, cet amendement permet aux collectivités locales de connaître les calendriers prévisionnels de réalisation de chaque ouvrage retenu.

Pour les élus locaux il permettra aussi d'anticiper les effets des ouvrages programmés dans la gestion de leur territoire tant en ce qui concerne les finances, le développement socio-économique et l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	525 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GRAND, Mmes BRUGUIÈRE et BORIES et M. BONHOMME

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'enjeu de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan, deux projets nécessaires au développement en France, parce qu'ils répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse en métropole et deux projets soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les territoires qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ce projet est crucial aussi pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

**OBJET**

Le Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Leur financement conséquent ne peut être assuré sans la mise en place d'un outil approprié. Cet amendement vise à réintroduire un article présent dans des versions antérieures du présent projet de loi qui proposait la création de sociétés de financement.

Ces deux projets de LGV en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques.

- l'effort financier est supporté majoritairement par le territoire (collectivités et entreprises via la taxe sur les bureaux dont l'objectif recueille une large adhésion du tissu économique régional) ;

- l'État et les collectivités n'ont plus à supporter directement la charge de la dette ;

- une seule structure parle à SNCF Réseau et pèse dans la gouvernance du projet (ce qui évite l'écueil de la LGV Tours-Bordeaux où il y avait une multitude de financeurs isolés) ;

- toutes les études montrent que ces sociétés de financement sont des solutions viables financièrement pour réaliser ces infrastructures dans des délais raisonnables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	654
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ARTIGALAS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'enjeu de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan, deux projets nécessaires au développement en France, parce qu'ils répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse en métropole et deux projets soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les territoires qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ce projet est crucial aussi pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

**OBJET**

Le Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Leur financement conséquent ne peut être assuré sans la mise en place d'un outil approprié. Cet amendement vise à réintroduire un article présent dans des versions antérieures du présent projet de loi qui proposait la création de sociétés de financement.

Les deux projets de LGV en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques.

l'effort financier est supporté majoritairement par le territoire (collectivités et entreprises via la taxe sur les bureaux dont l'objectif recueille une large adhésion du tissu économique régional) ;

l'État et les collectivités n'ont plus à supporter directement la charge de la dette ;

une seule structure parle à SNCF Réseau et pèse dans la gouvernance du projet (ce qui évite l'écueil de la LGV Tours-Bordeaux où il y avait une multitude de financeurs isolés) ;

toutes les études montrent que ces sociétés de financement sont des solutions viables financièrement pour réaliser ces infrastructures dans des délais raisonnables.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	766 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. VALL et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE et MM. GOLD, Alain BERTRAND, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'enjeu de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan, deux projets nécessaires au développement en France, parce qu'ils répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse en métropole et deux projets soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les territoires qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ce projet est crucial aussi pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

**OBJET**

Le Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Leur financement conséquent ne peut être assuré sans la mise en place d'un outil approprié. Cet amendement vise à réintroduire un article présent dans des versions antérieures du présent projet de loi qui proposait la création de sociétés de financement.

Les deux projets de LGV en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques.

- l'effort financier est supporté majoritairement par le territoire (collectivités et entreprises via la taxe sur les bureaux dont l'objectif recueille une large adhésion du tissu économique régional) ;

- l'État et les collectivités n'ont plus à supporter directement la charge de la dette ;

- une seule structure parle à SNCF Réseau et pèse dans la gouvernance du projet (ce qui évite l'écueil de la LGV Tours-Bordeaux où il y avait une multitude de financeurs isolés) ;

· toutes les études montrent que ces sociétés de financement sont des solutions viables financièrement pour réaliser ces infrastructures dans des délais raisonnables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	870 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. RAYNAL, Mmes Gisèle JOURDA et ARTIGALAS et MM. COURTEAU,  
DURAN, SUTOUR, CABANEL, MONTAUGÉ et CARCENAC

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'importance de la réalisation des lignes ferroviaires rapides grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan. Ces deux projets répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national. Ces deux projets sont soutenablement financièrement parce qu'ils seront supportés par les collectivités territoriales qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ces deux projets sont structurels à l'échelon européen, notamment dans nos échanges avec l'Espagne.

**OBJET**

Le Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Ces deux projets de LGV en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques. À cette fin, la reconnaissance par l'État de l'importance de ces nouvelles lignes ferroviaires permettra de concrétiser ces projets que les habitants d'Occitanie attendent.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	771 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERROUCHE, Mme LUBIN, MM. BÉRIT-DÉBAT, VAUGRENARD, TEMAL, LALANDE et  
MONTAUGÉ, Mme HARRIBEY, MM. LUREL et TOURENNE, Mme Gisèle JOURDA,  
MM. DAUDIGNY et Patrice JOLY et Mmes ARTIGALAS et PRÉVILLE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État confirme tout particulièrement son engagement dans la réalisation des liaisons ferroviaires transfrontalières, dans le respect des orientations du réseau transeuropéen de transports. À ce titre, la réalisation du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, par les lignes à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, revêt un intérêt prioritaire pour renforcer la connectivité des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie à la péninsule ibérique. Une démarche coordonnée entre les États et collectivités intéressées doit permettre de définir un phasage pertinent de ces infrastructures, en sollicitant un cofinancement européen au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, afin d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

**OBJET**

L'achèvement des grands itinéraires au présent chapitre du rapport doit impérativement prendre en compte les orientations du réseau trans-européen de transport, afin de maximiser les possibilités de cofinancements européens au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Cet amendement a pour objectif de rappeler ce principe, au regard des conditions d'application du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe aux projets transfrontaliers.

À ce titre, le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), structurant pour accompagner le développement démographique et économique du Sud-Ouest de la France, revêt un intérêt tout particulier à l'échelle européenne. En effet, la réalisation de ces infrastructures a pour objectif de permettre le quasi-doublement du trafic ferroviaire voyageurs entre la France et l'Espagne, en passant de 4,6 à 8,8 millions de voyageurs par an. Le très fort

potentiel de trafic induit entre l'Occitanie et l'Espagne (1,7 millions de voyageurs supplémentaires par an, contre 0,2 million aujourd'hui), implique la réalisation complète de GPSO.

La pertinence du GPSO a également été démontrée par le Conseil d'État en avril 2018, considérant notamment que « l'aménagement des lignes ferroviaires existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse ne présente pas en effet des avantages comparables aux lignes projetées ». Enfin, sa programmation a également été déterminée par le Conseil d'orientation des infrastructures en février 2018.

Conformément aux conditions d'application du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, une part de financement de 20% est attendue de la part de l'Union européenne pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Ce taux de financement pourrait être porté, au moins en partie, à 40% pour la section Dax-Espagne, si son caractère transfrontalier est avéré.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	375 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. SAVIN, Mmes MORHET-RICHAUD et DI FOLCO, MM. CHAIZE, DAUBRESSE, CHARON et BASCHER, Mme LASSARADE, MM. PACCAUD, LEFÈVRE, PELLELAT et BUFFET, Mmes DEROMEDI et VULLIEN, MM. LAUGIER, GUERRIAU et KERN, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. VASPART et LONGUET, Mme DEROCHE, MM. Alain MARC, MOGA et Loïc HERVÉ, Mme IMBERT, MM. MARSEILLE, GENEST et SAVARY, Mmes LAMURE et GRUNY et MM. LAMÉNIE, BOUCHET, WATTEBLÉ, FORISSIER, VIAL, Bernard FOURNIER, GREMILLET et GILLES

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du Réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

**OBJET**

Cet amendement vise à consacrer la spécificité internationale de la liaison ferroviaire européenne Lyon-Turin dans la programmation des investissements de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Maillon manquant du Corridor méditerranéen du RTE-T, la liaison Lyon-Turin est composée du tunnel transfrontalier sous les Alpes et de ses voies d'accès côtés français et italiens qui forment un tout cohérent.

Le gouvernement italien a récemment formulé le souhait de renégocier les accords de cofinancement sur le tunnel de base en raison de l'absence de visibilité sur la programmation des accès français à l'ouvrage. Dans l'esprit des accords internationaux, la réalisation de ces accès était la contrepartie d'une contribution financière plus élevée de l'Italie sur le tunnel de base.

Dans un climat diplomatique propice à certaines ambiguïtés pesant sur la dynamique de cette infrastructure stratégique, cet amendement permet de réaffirmer l'engagement de la France sur ce grand projet européen au service des intérêts économiques et écologiques du pays. Il traduit notamment la volonté de la France de réaliser les voies d'accès de Lyon jusqu'à l'entrée du tunnel international à travers une démarche, engagée par le gouvernement, de phasage raisonnable du projet et de recours aux financements européens permettant de respecter la trajectoire d'investissement du présent texte.

Ce projet international a également un intérêt territorial en contribuant à la mobilité du quotidien des citoyens via l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Lyon et les métropoles du sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	769 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERROUCHE, Mme LUBIN, MM. BÉRIT-DÉBAT, VAUGRENARD, TEMAL, LALANDE et  
MONTAUGÉ, Mme HARRIBEY, MM. LUREL et TOURENNE, Mme Gisèle JOURDA,  
MM. DAUDIGNY et Patrice JOLY et Mmes ARTIGALAS et PRÉVILLE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé

I. – Alinéa 75, première phrase

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3

II. – Alinéa 76

Après le mot :

adapté

insérer les mots :

qui pourra faire l'objet d'actualisation

III. – Alinéa 77

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3



## OBJET

Le conseil d'orientation des infrastructures a recommandé trois scénarios de programmation des investissements. Le défi climatique et les enjeux de mobilité auxquels la France est confrontée commandent une politique volontariste et par conséquent, le choix du scénario maximaliste, c'est à dire le scénario 3.

En effet, parmi la liste des opérations fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1er février 2018, le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) est un programme structurant de développement territorial du Sud-Ouest de la France.

Le GPSO avec les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est indispensable pour gagner la bataille environnementale du ferroviaire sur l'aérien et le routier. Son ambition est triple : être le maillon manquant de la grande vitesse européenne jusqu'à l'Espagne, développer la ligne nouvelle nécessaire pour permettre de multiplier les cadences de trains du quotidien et du fret et renforcer le dynamisme économique territorial. Ce projet reçoit le soutien de 80% des néo-aquitains, et est soutenu par les collectivités locales et les chambres consulaires des départements concernés.

Dans la continuité de la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, il vise à compléter les aménagements ferroviaires des nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse, en vue de la réalisation des lignes à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, et entre Bordeaux et Dax.

Ce projet est donc essentiel pour accompagner le développement économique et démographique du Sud-Ouest, et connecter le réseau ferroviaire à grande vitesse à la péninsule ibérique. Sa pertinence a été démontrée par le Conseil d'État dans sa décision du 11 avril 2018 qui souligne que le GPSO est « susceptible de bénéficier à une vaste partie du territoire national faiblement pourvue en grandes infrastructures de transport », qu'il doit permettre de « réduire les pollutions et nuisances liées à la circulation routière, d'améliorer le confort et la sécurité des personnes transportées, de réduire les temps de parcours », et « s'inscrit dans la perspective d'une liaison à grande vitesse entre la France et l'Espagne pour les voyageurs et le fret ».

Par ailleurs, les lignes ferroviaires entre Bordeaux et Dax font l'objet d'une programmation imprécise dans le tableau 6 précité, alors que le Conseil d'État, toujours dans sa décision du 11 avril 2018 a reconnu « l'intérêt public que présente ce projet pour l'aménagement du territoire », en considérant notamment que « l'aménagement des lignes ferroviaires existantes entre Bordeaux et Dax (...) ne présente pas en effet des avantages comparables aux lignes projetées ». Cette option de programmation renonce dès lors à la construction d'une grande voie de communication européenne, alors même qu'elle fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique publiée au journal officiel le 5 juin 2016 pour quinze ans, soit bien avant l'échéance de 2037 prévu dans le cadre de la programmation d'investissement. C'est pourquoi le calendrier de programmation doit pouvoir faire l'objet d'une actualisation afin qu'il ne soit pas fait d'impasse landaise dans le désenclavement ferroviaire de la France.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	459 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GABOUTY, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE,  
MM. LÉONHARDT, ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN, CASTELLI,  
GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

et qui, à compter de cette date, fera l'objet d'une mise à jour triennale

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de prévoir une clause de revoyure tous les trois ans afin de prendre en compte la caducité ou les modifications éventuelles de projets ou de partenariat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	706 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VÉRIEN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75

Après la date :

2018,

insérer les mots :

auquel est rajouté la réalisation de la déviation sud d'Auxerre,

**OBJET**

Cet amendement vise à intégrer dans la programmation d'investissements des infrastructures de transport le contournement sud d'Auxerre.

Le rapport annexé à l'article 1<sup>er</sup>A du projet de loi prévoit sur la base d'un rapport du Conseil d'orientation des infrastructures une programmation des investissements sur les infrastructures de transport pour les dix prochaines années. Pourtant ce rapport ne fait pas mention du projet du contournement sud d'Auxerre, qui depuis près de 40 ans, n'a toujours pas été réalisé.

Actuellement, l'absence de jonction entre l'ex RN 6 et la RD 965 entraîne le passage journalier de près de 8500 véhicules et 900 camions sur des routes urbaines non adaptées à travers la ville d'Auxerre. Les routes se retrouvent alors engorgées et détériorées provoquant nuisances sonores, problèmes de circulation et de stationnement, ainsi qu'une importante pollution.

Depuis maintenant une dizaine d'années, les taux de pollution enregistrés par les agences de l'air sont très importants et supérieurs aux normes européennes. Le contournement n'est donc plus qu'un simple projet d'aménagement du territoire, mais une nécessité afin de protéger l'environnement et la santé des riverains.

Initié en 2002, le tracé du projet de déviation a été adopté en 2009. Reconnu d'utilité public en 2012 par la préfecture de l'Yonne, l'ensemble des études et la clef de répartition entre les différents acteurs a été définie. Pourtant, le chantier n'a toujours pas commencé, au contraire il a été une nouvelle fois repoussé à 2021.

Afin que la date de 2021 soit bien réelle, il est nécessaire que la déviation sud d'Auxerre soit inscrite dans la programmation d'investissements des infrastructures de transport pour les années à venir.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	2 rect. quinq uies
----	--------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LONGEOT et GREMILLET, Mmes TROENDLÉ, CHAUVIN et SOLLOGOUB, MM. RAISON, PERRIN, KERN, BOCKEL et REICHARDT, Mmes LOISIER, FÉRAT et GUILLOTIN, MM. BUFFET, DÉTRAIGNE, DANESI, PIERRE, HOUPERT et MOGA, Mme BILLON, MM. LE NAY, JOYANDET, KENNEL, PATRIAT et CANEVET, Mmes TETUANUI et KELLER, MM. MÉDEVIELLE et CIGIOTTI et Mmes GATEL et SCHILLINGER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

auquel est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase,

**OBJET**

Le rapport annexé à l'article 30 propose une programmation d'investissements dans les infrastructures de transport pour les dix prochaines années sur la base du scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Ce scénario 2 contient une liste de projets où ne figure pas la 2<sup>e</sup> phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Pourtant ce projet correspond à l'achèvement d'un chantier phasé dans le temps pour en lisser le financement, dont la 1<sup>ère</sup> phase est en service, et pour lequel 82 millions d'euros d'argent public ont déjà été dépensés pour préparer la 2<sup>e</sup> phase.

Cet amendement propose de rajouter le projet d'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase au scénario 2 proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures. Il ne s'agit pas d'ouvrir la voie à l'inscription de tout futur projet dans le programme d'investissements mais de rectifier un oubli difficilement compréhensible eu égard à l'état d'avancement du projet, à son utilité pour la collectivité, et aux engagements européens de la France.

En effet, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône contribue à la réalisation d'un axe majeur pour le trafic ferroviaire européen. Première ligne à grande vitesse française de province à province elle permet deux types de trafic : un trafic Est-Ouest reliant Paris à la Suisse et au Sud du Bade-Wurtemberg, ainsi qu'un trafic Nord-Sud reliant l'Allemagne et le Luxembourg à la Méditerranée, en passant par Strasbourg, l'Alsace, la Bourgogne-Franche-Comté et la région lyonnaise.

La réalisation de la 1<sup>ère</sup> phase déjà en service n'a pas conféré à l'infrastructure toutes les fonctionnalités prévues initialement dans le cadre du projet complet déclaré d'utilité publique en 2002. Seule la réalisation de la 2<sup>e</sup> phase permettra la mise en œuvre d'une offre de desserte à grande vitesse lisible, performante et attractive commercialement afin de mieux répondre à la demande de mobilité régionale, nationale et internationale et de concourir à un meilleur équilibre économique des liaisons ferroviaires ainsi optimisées.

Cette deuxième phase du projet, indispensable au plein rendement socio-économique de la branche Est, est prête à être engagée opérationnellement. Des études d'optimisation technique menées par SNCF Réseau ont permis d'identifier des pistes d'économies conduisant à réduire le coût du projet de plus de 160 millions d'euros et les nouvelles études de trafic et de capacité contributive conduites par SNCF Réseau mettent en avant un bilan socio-économique favorable pour le projet avec un ratio VAN/coût d'investissement de 10 %. Les collectivités partenaires ont proposé des scénarios de financement avec une augmentation de leur participation en contrepartie de la perception des péages sur la nouvelle infrastructure, ce qui permettrait de réduire significativement la part de l'État.

L'inclusion de la 2<sup>e</sup> phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône dans le scénario de réalisation des infrastructures privilégié par l'État est parfaitement cohérent avec les objectifs visés par le projet de loi d'orientation des mobilités. Le projet contribuera à la décarbonisation des transports sur un axe caractérisé aujourd'hui par des déplacements massifs par la route, faute d'offre ferroviaire performante. Il participera au renforcement des liens entre la France et l'Europe, tout en consolidant les réseaux du quotidien par les interfaces forts avec la modernisation des grands nœuds ferroviaires (Mulhouse, Strasbourg) et les réseaux capillaires. Enfin, il renforcera les liens entre des villes moyennes et les métropoles et soutiendra ainsi l'activité économique et le maintien de l'emploi dans des territoires parmi les plus industrialisés de France.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	915 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. DURAIN, Martial BOURQUIN, Jacques BIGOT, Patrice JOLY, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

auquel est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase,

**OBJET**

Déjà reportée par le passé, la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône serait désormais reportée sine die. Le présent amendement vise à corriger cette erreur.

Les avantages attendus de la réalisation de cette deuxième phase sont en effet bien connus : l'ensemble des acteurs locaux et des partenaires étrangers réunis au sein de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée travaillent depuis plus de 30 ans pour la réalisation de ce grand projet ferroviaire. Première ligne à grande vitesse interrégionale de France, cette infrastructure permet également l'interconnexion des réseaux français, suisse et allemand par la création d'un nouvel axe ferroviaire nord-sud à l'échelle européenne, et la dynamisation des territoires bourguignons, franc-comtois, alsaciens et lorrains desservis.

La réalisation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, tronc commun du projet et maillon essentiel d'un corridor prioritaire du réseau transeuropéen de transport, a été

scindée en deux phases afin de lisser son financement dans le temps. Ce phasage de l'opération, qui a répondu strictement à des impératifs financiers, a vu la première phase du projet mise en service en décembre 2011, consistant en 140 km de ligne nouvelle entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) pour un coût global de 2,3 Milliards d'euros. Toutefois, la réalisation de cette première phase n'a pas conféré à l'infrastructure toutes les fonctionnalités permettant la mise en œuvre d'une offre de desserte à grande vitesse lisible, performante et attractive commercialement.

Seul l'achèvement de la branche Est par la réalisation de sa deuxième phase de 35 km entre Petit-Croix et Lutterbach (Mulhouse) donnera à l'infrastructure les fonctionnalités prévues initialement dans le cadre du projet complet. Celles-ci permettront la mise en place d'une offre plus complète, plus cohérente et plus attractive commercialement, afin de mieux répondre à la demande de mobilité régionale, nationale et internationale et de concourir à un meilleur équilibre économique des liaisons ferroviaires ainsi optimisées.

Cette deuxième phase du projet, indispensable au plein rendement socio-économique de la branche Est, est d'ores et déjà prête à être engagée opérationnellement. Plus de 80 millions d'euros ont déjà été mobilisés pour réaliser les acquisitions foncières, les études techniques et les procédures administratives. Des études d'optimisation technique menées par SNCF Réseau au cours des années 2016 et 2017 ont permis d'identifier des pistes d'économies conduisant à réduire le coût du projet de plus de 100 millions d'euros.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	780
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BONNEFOY

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

auquel sont ajoutés les travaux de mise à deux fois deux voies et de sécurisation de la traversée des agglomérations sur les deux portions de route en travaux de la RN141, ainsi que le réaménagement de la ligne ferroviaire Angoulême-Limoges,

**OBJET**

Les administrés charentais, tout particulièrement ceux qui vivent ou travaillent au nord et à l'est du département, connaissent depuis plusieurs mois de très grandes difficultés pour se déplacer, tant par la route que par le rail, puisque la mise à 2x2 voies de la RN141 n'est toujours pas achevée et que les trains ne circulent plus sur la ligne Angoulême-Limoges. Or, nos concitoyens attendent une offre convenable de transports en commun du quotidien, seule alternative à la voiture individuelle, dont on connaît le coût économique et écologique. Cet amendement vise à la prise d'engagements fermes de l'État, afin de concrétiser les promesses du Gouvernement et d'améliorer les mobilités en Charente.

Sur le volet routier d'abord, il y a urgence à achever au plus vite les travaux de mise à deux fois deux voies et de sécurisation de la traversée des agglomérations sur les deux portions toujours en travaux de la RN141. Nous attendons des engagements forts en ce sens lors de la revoyure du CPER, avec l'attribution des crédits et des moyens nécessaires à l'achèvement rapide de ces travaux.

Sur le volet ferroviaire ensuite, la ligne Angoulême-Limoges est fermée à la circulation depuis plusieurs mois. Sur ce dossier, peu importe la solution trouvée – la rénovation de la ligne ou la création d'un mode de transport alternatif –, ce dossier doit avancer très rapidement et le Gouvernement doit s'engager (par le CPER ?) à proposer une desserte de

ces territoires par un mode de transport collectif dans les plus brefs délais. Il en va du désenclavement de plusieurs bassins de vie situés sur un axe Angoulême-Limoges, qui est aujourd'hui un axe majeur pour le développement économique de la région Nouvelle-Aquitaine.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	851
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DURAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75

Après l'année :

2018,

insérer les mots :

auquel sont ajoutés les travaux d'aménagement de la RN20 en Ariège,

**OBJET**

Signé le 22 mars 2017 par le Premier ministre Bernard Cazeneuve et le chef du gouvernement andorran Antoni Martí, et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 après une ratification à l'unanimité par le Sénat, le traité entre la France et Andorre pour l'amélioration de la viabilité hivernale de la RN20 entre Tarascon-sur-Ariège et l'Hospitalet-près-l'Andorre prévoit un investissement partagé de 21 millions d'euros pour protéger le seul accès routier à Andorre depuis la France contre les risques naturels et pour créer de nouvelles aires de chaînage.

Par ailleurs, une convention tripartite conclue le même jour entre l'État, le Conseil régional d'Occitanie et le Conseil départemental de l'Ariège, prévoit un investissement conjoint de 137 millions d'euros pour l'aménagement des RN20, RN22 et RN320 (avec de nouvelles voies de dépassement), pour la création d'une déviation à Tarascon-sur-Ariège, et pour l'amélioration de la sécurité de certains points routiers névralgiques du département.

Ces deux accords, qui renforcent la coopération bilatérale et les liens transfrontaliers, contribueront au développement régional et à l'accroissement des échanges économiques entre la France et l'Espagne et entre la France et Andorre : ainsi, l'Ariège sera le cœur de l'axe européen entre Toulouse et Barcelone, tandis que le tourisme durable (avec une candidature commune pour classer le château de Foix et la cathédrale de Seu d'Urgell à l'UNESCO) et la coopération dans le domaine de la sécurité (avec la lutte contre la

contrebande de cigarettes) en bénéficieront. Cet amendement vise à la prise d'engagements fermes de l'État, afin de matérialiser rapidement les deux engagements pris en mars 2017 et de fluidifier les mobilités en Ariège.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	992 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. DARNAUD, GENEST, MAGRAS et SOL, Mmes BERTHET et DURANTON, MM. CHARON, PACCAUD et SAVIN, Mme BRUGUIÈRE, M. Bernard FOURNIER, Mme DEROCHE, MM. REGNARD et BUFFET, Mme LASSARADE, MM. BOUCHET, SIDO et PERRIN, Mmes DEROMEDI, LOPEZ et Marie MERCIER, MM. RAPIN, DUPLOMB, Jean-Marc BOYER, LAMÉNIÉ et REVET et Mmes LAMURE, CHAUVIN et GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

auquel sont rajoutés les aménagements recommandés par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du rapport qu'elle a remis en 2012

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire ces aménagements au titre des projets retenus par le scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

En effet, plus de vingt points noirs ont pourtant été identifiés depuis 2012 par la DREAL d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Son seul axe structurant et stratégique de l'Ardèche, la RN 102, traverse ce territoire d'ouest en est, reliant le sud du Massif central à la vallée du Rhône et constitue pour de nombreux habitants la seule possibilité de traverser leur département ou de rejoindre l'A7 ou l'A 75. C'est pour cette raison qu'elle a été classée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire lors du Comité interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

Leur programmation constitue donc autant un enjeu de sécurité que de lutte contre les fractures territoriales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	294 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme MORHET-RICHAUD, MM. DUFAUT, CHAIZE, VASPART, Daniel LAURENT, VIAL et BASCHER, Mme LASSARADE, MM. Bernard FOURNIER et BONNE, Mme DEROMEDI, MM. SAVIN et CHARON, Mme GRUNY, M. LE GLEUT, Mme DURANTON, M. MILON, Mme IMBERT, M. REGNARD, Mme NOËL, MM. Jean-Marc BOYER, LONGUET et GREMILLET et Mmes LAMURE et BERTHET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 75, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Le tableau 6 est complété par A51 (achèvement) dans les opérations routes.

**OBJET**

Le présent amendement vise à finaliser la réalisation du tronçon autoroutier manquant, entre les départements de l'Isère et celui des Hautes-Alpes, maillon essentiel de l'axe routier majeur entre le nord et le sud de l'Europe. En effet, il ne figure pas dans la programmation du scénario n<sup>o</sup>2 proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui fait référence dans le rapport annexé au présent projet de loi. Depuis 1987, date de l'annonce d'une autoroute entre Grenoble et Sisteron, les décisions gouvernementales n'ont pas permis de finaliser cette liaison pourtant stratégique visant à, délester la vallée du Rhône, relier les Alpes du nord aux Alpes du Sud et réaliser une continuité autoroutière entre la Mer du nord et la Méditerranée.

L'inclusion de l'achèvement de l'A51 entre le Col du Fau où elle arrive actuellement et les Hautes-Alpes, est parfaitement cohérente avec les objectifs du projet de loi d'orientation des mobilités. En effet, cet aménagement d'une longueur inférieure à 100 kilomètres contribuera à finaliser un grand itinéraire routier. Il participera à fluidifier les échanges entre les régions Rhône Alpes Auvergne et Sud Provence Alpes Côte d'Azur, tout en sécurisant les réseaux du quotidien. Il renforcera les liens avec l'agglomération grenobloise et soutiendra l'activité économique et le maintien de l'emploi dans un des territoires français les moins peuplés (140 000 habitants) largement tourné vers le tourisme qui souffre d'un enclavement géographique et de difficultés de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	989 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et MONTAUGÉ et Mme ARTIGALAS

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Concernant la route nationale 21 qui relie Limoges, en Haute-Vienne, à Tarbes, dans les Hautes-Pyrénées, via Périgueux, Bergerac, Agen et Auch, l'État s'engage à présenter un calendrier ambitieux de réalisation du projet de mise à 2 x 2 voies de cet axe nord-sud structurant pour les cinq départements qu'il traverse, et à l'intégrer parmi les projets inscrits dans le tableau 6 du rapport du COI du 1<sup>er</sup> février 2018.

**OBJET**

Depuis près de 30 ans, le projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 21 entre Limoges et Tarbes est injustement relégué au rang des priorités d'aménagement subalternes des Gouvernements successifs.

Pourtant, l'utilité de ce projet ne peut être démentie, tant en termes de désenclavement routier, d'amélioration de la desserte que d'attractivité pour les cinq départements qu'il concerne : la Haute-Vienne, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, le Gers et les Hautes-Pyrénées. Sur cet axe nord-sud long de 380 km et traversant des territoires ruraux, les communes traversées souffrent de la faiblesse de cette route dont la capacité est insuffisante face à l'augmentation du trafic observée. C'est particulièrement le cas au sein de l'agglomération de Périgueux dont la traversée relève du calvaire, notamment en été lors de la haute-saison touristique.

À cela s'ajoute des enjeux importants en matière de sécurité sur cet axe particulièrement accidentogène, emprunté par près de 7 500 véhicules/j en Dordogne avec des pics à plus de 10 000 véhicules/j en moyenne près des agglomérations de Périgueux et Bergerac. En outre, l'itinéraire est employé par de nombreux camions et son tracé comporte de nombreuses traversées d'agglomérations et de communes classées « dangereuses ».

Le nouvel itinéraire permettra de désengorger les axes littoraux franco-ibériques ainsi que les frontières de Biriadou (Atlantique) mais aussi de créer un nouvel axe européen structurant au-delà de Tarbes jusqu'à Saragosse en Espagne. Il permettra également de soulager l'engorgement des métropoles de Bordeaux, Toulouse et Montpellier et de desservir le Sud-Ouest à partir d'une plate-forme logistique intermodale à proximité de l'A64.

D'un montant d'environ 2 milliards d'euros, le financement de ce projet doit être pris en charge à juste proportion par l'État qui doit s'en saisir et présenter un calendrier ambitieux de réalisation dans le cadre des projets d'infrastructures routières identifiés par le rapport Duron, afin de permettre enfin la concrétisation de ce chantier attendu dans les territoires.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	772 rect. quater
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. KERROUCHE, Mme LUBIN, MM. BÉRIT-DÉBAT, VAUGRENARD, TEMAL, LALANDE et MONTAUGÉ, Mme HARRIBEY, MM. LUREL et TOURENNE, Mme Gisèle JOURDA, MM. DAUDIGNY et Patrice JOLY, Mmes ARTIGALAS et PRÉVILLE, MM. DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et MONIER, MM. RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER A  
RAPPORT ANNEXÉ

Rapport annexé, après l'alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

**OBJET**

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a permis l'accélération de la mise en œuvre du projet de transport, par la création d'un établissement public spécifique chargé de son portage, son financement, et sa réalisation. Sa création a été justifiée par l'importance du « *projet urbain, social et économique d'intérêt national* », visant à « *promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale afin de renforcer l'attractivité de la région face la concurrence des autres métropoles mondiales* ».

Ces objectifs sont équivalents aux priorités identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures, pour « *doter la France d'infrastructures performantes au service de l'économie française* », en répondant « *aux objectifs de transition écologique, de soutenabilité économique et de solidarité* » pour la programmation des grandes infrastructures à venir. Il semble dès lors essentiel, par équité de traitement de l'ensemble

de nos citoyens, que l'État priorise, au même que la SGP pour Ile-de-France, la mise en œuvre de société de financements sur l'ensemble du territoire.

Cet amendement suggère en conséquence de fixer comme priorité nationale la possibilité de mise en œuvre de sociétés de financement pour accélérer la réalisation de grandes infrastructures. Leurs créations ont pour but de matérialiser l'engagement commun de l'État et ses établissements publics, ainsi que les collectivités territoriales intéressées dans de tels projets, pour assurer à l'échéance la plus rapide, la réalisation de ces infrastructures, conformément aux préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures

À ce titre, au regard de l'intérêt structurant du Grand Projet du Sud-Ouest pour accompagner le développement démographique et économique du Sud-Ouest de la France, cet amendement suggère donc à l'État de prioriser la création d'un établissement public dénommé « Société du Grand Projet du Sud-Ouest ». Cet outil permet en effet d'anticiper le portage financier futur de telles infrastructures.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	865 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE et CONWAY-MOURET et MM. TOURENNE, Patrice JOLY et DAUDIGNY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1<sup>er</sup> A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France se fixe comme objectif de mettre sa politique fiscale touchant aux politiques de transports au service de l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

À cette fin, le Gouvernement remet au Parlement avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 un rapport dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et propose des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France.

**OBJET**

Le présent amendement vise à mettre en cohérence la politique fiscale de la France avec ses objectifs climatiques et à dégager des pistes possibles de nouvelles recettes pour financer le report modal, de modes fortement émetteurs (routier et aérien notamment) vers des modes moins émetteurs (comme le ferroviaire et le fluvial). Il s'agit d'évaluer les impacts financier et environnemental de mesures fiscales qui contreviennent au nécessaire changement de stratégie de transports porté par ce projet de loi, telles que les exonérations des hausses de la TICPE ou le remboursement sur le gazole professionnel pour le secteur de transport de marchandises par exemple.

Ces exonérations contribuent à soutenir un mode fortement émetteur en gaz à effet de serre et en particules fines, ainsi qu'à entretenir une inégalité fiscale entre automobilistes et routiers.

Il conviendrait aussi d'étudier et proposer des solutions d'accompagnement pour soutenir les secteurs en difficultés et les aider à réaliser leur transition écologique.

L'objet de l'amendement est ainsi de permettre un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et

propose des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	108
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1<sup>er</sup> A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020, un rapport dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et proposant des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France.

**OBJET**

Le présent amendement vise à mettre en cohérence la politique fiscale de la France avec ses objectifs climatiques et à dégager des pistes possibles de nouvelles recettes pour financer le report modal, de modes fortement émetteurs (routier et aérien notamment) vers des modes moins émetteurs (ferroviaire et fluvial). Il s'agit d'évaluer l'impact financier et environnemental de mesures fiscales qui contreviennent au nécessaire changement de stratégie de transports porté par ce texte de loi, telles que les exonérations des hausses de la TICPE, ou le remboursement sur le gazole professionnel pour le secteur de transport de marchandises par exemple.

Ces exonérations contribuent de facto à soutenir un mode fortement émetteur en gaz à effet de serre et en particules fines, et à entretenir une inégalité fiscale entre automobilistes et routiers.

Il conviendra aussi d'étudier et proposer des solutions d'accompagnement, pour soutenir de façon vertueuse les secteurs en difficulté, afin de les aider à réaliser leur transition écologique. La suppression des exonérations sur les carburants pourrait par exemple s'accompagner d'une aide à des changements de pratiques, vers des solutions moins émettrices de polluants et gaz à effet de serre, dans le domaine de l'agriculture, ou à la

conversion vers des motorisations plus vertueuses (gaz, hydrogène) pour le transport fluvial, ferroviaire et routier.

En 2017, les exonérations et ristournes fiscales sur la TICPE s'élevaient à 7,6 milliards d'€. Ces exonérations sont en augmentation constante et vont continuer à s'accroître si les trajectoires actuelles ne sont pas remises en cause, selon le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018. Sans réexamen du dispositif actuel d'exonération de la Contribution Climat Énergie, le manque à gagner pour la puissance publique, estimé à environ 900 millions € en 2017 pour les seuls poids lourds, atteindrait 3,15 milliards €/an pour les poids lourds d'ici 2022.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	391 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BERTHET, M. BUFFET, Mmes DEROMEDI, Marie MERCIER, NOËL et MORHET-RICHAUD  
et MM. BONNE, Bernard FOURNIER, FORISSIER, CHARON, LAMÉNIÉ, LE GLEUT et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1er A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état d'avancement du projet d'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel. Ce rapport devra comprendre le phasage des travaux et leur financement précisément définis, dans la perspective de la mise en service de ce tunnel prévue en 2030.

**OBJET**

La section des accès français au Lyon-Turin a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2013. Celle-ci vise à accompagner le développement du fret ferroviaire en permettant de mener une politique forte et visible de report modal, tout en contribuant à la desserte des voyageurs des grandes agglomérations du sillon alpin.

Les réflexions seront poursuivies pour déterminer une programmation pertinente afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics, en s'appuyant sur le réseau ferroviaire existant d'ici la mise en service de la section transfrontalière prévue à l'horizon 2030, et au-delà en mettant en service de façon échelonnée les tronçons nouveaux selon l'itinéraire Bas-Dauphiné puis jusqu'en Maurienne.

Parallèlement, un observatoire des trafics et des capacités des itinéraires existants fret et voyageurs doit être mis en place, et pourra nourrir durant les prochaines années les réflexions menées en concertation avec les acteurs locaux sur le Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) (dont le tronçon nord a lui aussi été déclaré d'utilité publique) et le nœud ferroviaire lyonnais (NFL).

En outre, des travaux de modernisation de la ligne existante Dijon - Modane pourront être conduits et engagés dans les cinq ans. Ils contribueront à une première amélioration de la

desserte des agglomérations du sillon alpin et redonneront quelques marges de manœuvre pour amorcer un véritable développement du report modal pour le transport de marchandises depuis et vers l'Italie.

Le Projet de loi d'Orientation des Mobilités doit intégrer les dispositions permettant de maintenir la dynamique globale de ce projet écologique et géostratégique dans le respect des engagements internationaux de la France.

Le présent amendement a pour objet de prévoir la remise par le Gouvernement au Parlement d'un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel, comprenant les phasages et le financement des travaux précisément définis, dans la perspective de la mise en service de ce tunnel en 2030.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	246 rect. ter
----------------	---------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CANEVET, DELAHAYE, CADIC, VANLERENBERGHE et LE NAY, Mme Nathalie GOULET,  
MM. LAUGIER et LUCHE, Mme DOINEAU, M. MOGA, Mmes Catherine FOURNIER et TETUANUI  
et M. LOUAULT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1<sup>er</sup> A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1512-19 du code des transports est abrogé.

**OBJET**

Créé par un décret du 26 novembre 2004, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public administratif (EPA) chargé d'apporter la part de l'État dans le financement des infrastructures de transport.

D'après les données de la direction du budget de 2017, les ressources de l'AFITF sont exclusivement composées de ressources fiscales, issues de la taxe due par les concessions d'autoroute, et d'une fraction du produit du relèvement du tarif de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le carburant gazole.

En 2016, la Cour des comptes critiquait l'organisation et la gestion de l'AFITF à trois titres. Premièrement, elle estimait que l'AFITF n'était pas pilotée. Employant uniquement quatre personnes, elle est entièrement dépendante de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) dans l'instruction des dossiers et l'organisation de son travail. Elle ne ferait l'objet d'aucun cadrage stratégique de la part de ses tutelles technique et budgétaire. Par ailleurs, selon la Cour des comptes, le financement de AFITF ne poursuivrait qu'un objectif de débudgétisation, constituant pour l'État un moyen de s'affranchir des principes du droit budgétaire. Enfin, cette situation a entraîné une accumulation incontrôlée de dettes, dont le financement n'est pas assuré à moyen terme. Au 31 décembre 2015, le reste à payer de l'AFITF était de 11,9 milliard d'euros.

Pour toute ces raisons, il apparaît opportun de supprimer l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	495 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. DANTEC, Mme LABORDE, MM. LÉONHARDT, ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN,  
MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY,  
MENONVILLE et REQUIER

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1<sup>er</sup> A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 10 de la loi n<sup>o</sup> 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, il est inséré un article 10-... ainsi rédigé :

« Art. 10-.... - Les associations de protection de l'environnement représentatives au titre de l'article L. 141-3 du code de l'environnement sont représentées au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

**OBJET**

Cet amendement prévoit d'ouvrir la gouvernance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (l'AFITF) aux associations de protection de l'environnement. Les politiques de transports concernent des enjeux liés à la protection de l'environnement et de lutte contre le dérèglement climatique, pour lesquels les associations de protection de l'environnement sont compétentes et proposent une contribution impartiale et désintéressée. Aussi, ces associations doivent être reconnues comme des membres de droit des instances de gouvernance des autorités ayant pour mission de mettre en œuvre les politiques de transports de la France telles que l'AFITF.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	866 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE et CONWAY-MOURET et MM. TOURENNE, Patrice JOLY et DAUDIGNY

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER A

Après l'article 1<sup>er</sup> A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 10 de la loi n<sup>o</sup> 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, il est inséré un article 10-... ainsi rédigé :

« Art. 10-.... – Les associations de protection de l'environnement représentatives au titre de l'article L. 141-3 du code de l'environnement sont représentées au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

**OBJET**

L'article 10 de la loi n<sup>o</sup>2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose que « la politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels ».

Les politiques de transports concernent des enjeux liés à la protection de l'environnement et de lutte contre le dérèglement climatique, pour lesquels les associations de protection de l'environnement sont compétentes.

Aussi, ces associations doivent être reconnues comme des membres de droit des instances de gouvernance des autorités ayant pour mission de mettre en œuvre les politiques de transports de la France.

Cet amendement vise à ouvrir la gouvernance de l'AFTITF aux associations de protection de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	129
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Après l'article 1er B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 231 ter du code général des impôts, il est inséré un article 231 ... ainsi rédigé :

« Art. 231... I. – Une taxe additionnelle à la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées à ces catégories de locaux est perçue, dans les limites territoriales de Paris et des Hauts-de-Seine.

« II. – Sont soumises à la taxe les personnes privées ou publiques qui sont propriétaires de locaux imposables ou titulaires d'un droit réel portant sur de tels locaux.

« La taxe est acquittée par le propriétaire, l'usufruitier, le preneur à bail à construction, l'emphytéote ou le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive d'un droit réel qui dispose, au 1er janvier de l'année d'imposition, d'un local taxable.

« III. – La taxe est due pour les locaux à usage de bureaux, qui s'entendent, d'une part, des bureaux proprement dits et de leurs dépendances immédiates et indispensables destinés à l'exercice d'une activité, de quelque nature que ce soit, par des personnes physiques ou morales privées, ou utilisés par l'État, les collectivités territoriales, les établissements ou organismes publics et les organismes professionnels, et, d'autre part, des locaux professionnels destinés à l'exercice d'activités libérales ou utilisés par des associations ou organismes privés poursuivant ou non un but lucratif.

« IV. – Pour le calcul des surfaces, il est tenu compte de tous les locaux de même nature, hors parties communes, qu'une personne privée ou publique possède à une même adresse ou, en cas de pluralité d'adresses, dans un même groupement topographique.

« V. – Sont exonérés de la taxe les locaux à usage de bureaux situés dans une commune bénéficiant de la dotation de solidarité urbaine et du Fonds de solidarité des communes de

la région d’Île-de-France, et ceux situés dans une zone franche urbaine-territoire entrepreneur, telle que définie au B du 3 de l’article 42 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d’orientation pour l’aménagement et le développement du territoire.

« VI. – Le montant de la taxe est de 20 euros par mètre carré pour l’année 2020. Ce tarif est actualisé au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l’Institut national de la statistique et des études économiques. Les valeurs sont arrondies, s’il y a lieu, au centime d’euro supérieur.

« VII. – Les redevables sont tenus de déposer une déclaration accompagnée du paiement de la taxe, avant le 1<sup>er</sup> mars de chaque année, auprès du comptable public compétent du lieu de situation des locaux imposables.

« VIII. – Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et les sanctions relatifs à la taxe sont régis par les règles applicables en matière de taxe sur les salaires jusqu’au 31 décembre 2003.

« Le privilège prévu au 1° du 2 de l’article 1920 du présent code peut être exercé pour le recouvrement de la taxe.

« IX. – La taxe n’est pas déductible de l’assiette de l’impôt sur le revenu ou de l’impôt sur les sociétés. »

### **OBJET**

Les besoins d’investissements en matière de mobilité sont très importants dans le pays, et l’AFITF manque de moyens. Il est nécessaire d’investir beaucoup plus dans le réseau ferré, les transports urbains et les aménagements cyclables.

La ville de Paris et le département des Hauts-de-Seine concentrent une très grande part de l’immobilier de bureaux de la région Ile-de-France, et à l’échelle du pays. Y travaillent de très nombreux salariés venant de l’ensemble du pays. Cette hyper-concentration participe du déséquilibre en matière de développement économique de l’ensemble du pays. Elle génère de nombreux déplacements depuis le reste du pays vers ces centres d’affaires.

Les entreprises localisées dans l’immobilier de bureaux de ces deux départements acquittent des loyers très élevés, qui participent au renchérissement des prix de l’immobilier en Ile-de-France ; Afin de participer au développement des transports durables dans l’ensemble du pays, et de travailler à un rééquilibrage du développement économique au profit des autres régions françaises et des six autres départements d’Ile-de-France, il est légitime que ces acteurs participent au financement de l’AFITF, via une contribution qui reste très modérée à l’échelle des loyers acquittés pour occuper ces bureaux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	126
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Après l'article 1er B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section XX du chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complétée par un article 235 ter ... ainsi rédigé :

« Art. 235 ter .... – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe prévue à l'article 235 ter ZD. Cette taxe additionnelle est assise, recouvrée, exigible et contrôlée dans les mêmes conditions que celles applicables à la taxe prévue au même article 235 ter ZD. Son taux est fixé à 0,1 %. »

**OBJET**

Au regard de l'enjeu prioritaire du développement des infrastructures et des besoins matériels des réseaux de transport urbains et périurbains, le présent article institue une taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières, dont le taux est fixé à 0,1 avec affectation à l'AFITF.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	127
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Après l'article 1<sup>er</sup> B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le deuxième alinéa de l'article 302 bis ZB du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Le tarif de la taxe est fixé à 8,19 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes et à 7,32 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les autres catégories de véhicules. »

II. – Le présent article entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**OBJET**

Le présent amendement vise à augmenter la taxe d'aménagement du territoire pour les poids lourds de façon à rehausser le prix des péages pour les poids lourds et générer une recette de l'ordre de 250 millions € utiles à l'amélioration des infrastructures et au financement du développement ferroviaire.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1033
----------------	------

19 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 127 de Mme ASSASSI et les membres du groupe  
communiste républicain citoyen et écologiste

présenté par

M. BÉRIT-DÉBAT, Mme TOCQUEVILLE, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et KANNER,  
Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. Joël BIGOT et DAGBERT, Mme Martine  
FILLEUL  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Amendement 127, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes comme pour les autres catégories de véhicules, le tarif de la taxe est fixé par un décret en Conseil d'État, selon une logique progressive par tranche de 1000 kilomètres parcourus. »

**OBJET**

Le présent sous-amendement vise à préciser le dispositif envisagé en le ciblant plus précisément, afin de favoriser l'organisation de transports sur des courtes distances. En effet, en ce que la présente rédaction inciterait les transporteurs à diminuer le nombre de kilomètres parcourus sur la route et à recourir à des modes de transports alternatifs, elle renforce la plus-value environnementale de l'amendement ainsi sous-amendé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	125
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Après l'article 1er B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

- I. – Le a de l'article 265 septies du code des douanes est abrogé ;
- II. – Le I entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**OBJET**

Le présent amendement vise à supprimer le remboursement partiel de la TICPE sur le diesel en faveur des poids lourds de 7,5 t et plus, dans l'optique d'apporter de nouveaux financements à l'AFITF.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	130
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER B

Après l'article 1er B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le chapitre I<sup>er</sup> du titre X du code des douanes, il est inséré un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Redevance additionnelle sur les coûts externes pour le transport de marchandises

« Art. .... – Il est créé une redevance additionnelle sur les coûts externes prenant en compte la pollution de l'air et le bruit.

« Cette redevance additionnelle est perçue sur le réseau routier sur lequel s'applique la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises définies à l'article 270 et sur le réseau routier soumis à un péage de concession.

« Le montant de la redevance additionnelle sur les coûts externes est calculé conformément aux dispositions de l'annexe 3 bis de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

« Le taux de cette redevance additionnelle est déterminé chaque année par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget.

« Art. .... – I. – Le réseau routier mentionné à l'article 269 est constitué par :

« 1<sup>o</sup> Les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain, et appartenant au domaine public routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péages ;

« 2° Les routes appartenant à des collectivités territoriales, lorsque ces routes supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des routes mentionnées au 1° du présent I.

« II. – Un décret fixe la liste des routes et autoroutes mentionnées au 1° du I.

« III. – Un décret fixe la liste des routes mentionnées au 2° du I, après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales qui en sont propriétaires.

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable.

« Art. .... – Les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie.

« Art. .... – Le montant de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière sur le réseau mentionnée à l'article 270 est calculée conformément aux dispositions de la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

### **OBJET**

Cet amendement vise à introduire dans les péages supportés par les véhicules routiers de marchandises la prise en compte d'externalités de ce transport. Sur le réseau routier concédé, cette prise en compte pourrait s'appliquer dès maintenant et indépendamment de la mise en œuvre de péages d'utilisation sur le réseau non concédé. En effet, la Directive Eurovignette 3 du 27 septembre 2011 permet aux États d'introduire dans les péages routiers des poids lourds une prise en compte de coûts externes concernant la pollution de l'air et le bruit. Le gouvernement français a soutenu les dispositions de cette directive, regrettant d'ailleurs que cette directive n'aille pas plus loin dans la prise en compte des externalités du transport routier.

Le présent amendement vise donc à permettre d'appliquer en France les dispositions prévues dans cette directive européenne et à orienter les recettes liées à cette redevance vers les transports alternatifs aux routiers. Dans un premier temps elle ne pourra s'appliquer que sur le réseau national concédé.

Il est important de signaler que cette taxe additionnelle n'handicamera pas le pavillon routier français puisqu'elle sera exigible à tous les transporteurs empruntant le réseau routier français concerné. Cette internalisation permettra, en appliquant le principe de pollueur-payeur, de réduire les distorsions de concurrence dont bénéficient aujourd'hui les transports les plus polluants, dont la route. En effet, les coûts très importants engendrés par les externalités de ce mode de transports (la pollution de l'air à elle seule coûte 101 milliards d'euros et 48 000 décès prématurés par an en France) sont actuellement supportés par le contribuable via notamment la Sécurité Sociale.

De plus, en majorant le coût du transport, de fournir un signal prix qui modifiera le choix des chargeurs sur le type de transport retenu. Elle contribuera ainsi à une évolution de la part modale.

Enfin, elle favorisera l'optimisation des pratiques et réduira la demande en transport (optimisation des circuits logistiques, amélioration des coefficients de chargement, etc.). À titre indicatif, les produits de cette redevance seraient de l'ordre de 130 millions d'euros (environ 1ct du véhicule/km). Ce montant est très loin des impacts financiers des externalités des transports, mais l'introduction de ce principe aurait pour avantage de commencer à permettre la prise en compte des externalités dans les redevances d'utilisation des infrastructures de transport.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	71 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

MM. GROSDIDIER, BASCHER, CUYPERS, DÉTRAIGNE, CANEVET, GUERRIAU, HENNO, HOUPERT, DUPLOMB et GENEST, Mme LASSARADE, MM. LEFÈVRE, LONGUET, LOUAULT et LUCHE, Mmes LOISIER et LOPEZ, MM. MIZZON, MILON, MENONVILLE et PONIATOWSKI, Mme RAIMOND-PAVERO, MM. REVET et SCHMITZ, Mmes NOËL, THOMAS, GARRIAUD-MAYLAM et DEROMEDI, MM. REGNARD et DAUBRESSE, Mme de CIDRAC, M. DECOOL, Mme DEROCHÉ, M. DUFAUT, Mme KAUFFMANN et MM. LAMÉNIE, Henri LEROY, Loïc HERVÉ, WATTEBLÉ, VASPART, SEGOUIN et GREMILLET

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER BAprès l'article 1<sup>er</sup> B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 285 bis du code des douanes, il est inséré un article 285 ... ainsi rédigé :

« Art. 285 ... – Les régions ont la faculté d'instaurer une redevance pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés dans un État étranger qui empruntent le réseau routier. Cette redevance peut être forfaitaire annuelle, ou proportionnelle au kilométrage des véhicules.

« Le réseau routier mentionné au premier alinéa est constitué par les autoroutes, routes nationales ou routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des autoroutes à péage, situées ou non sur le territoire métropolitain.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment la liste des routes et autoroutes mentionnées au deuxième alinéa, après avis de leurs assemblées délibérantes pour les routes appartenant à des collectivités territoriales. »

**OBJET**

Cet amendement a pour objectif d'assurer le financement des équipements routiers et autoroutiers par une redevance régionale facultative sur les poids-lourds étrangers qui utilisent les infrastructures publiques françaises.

Le Gouvernement a renoncé à mettre en place ce dispositif, même revu et corrigé par le travail des missions ad hoc de l'Assemblée nationale et du Sénat. Le précédent gouvernement avait envisagé la mise en place de l'écotaxe poids-lourds par les régions mais cette hypothèse avait fait l'objet de déclarations contradictoires de la part des membres du Gouvernement et de la majorité parlementaire de l'époque.

Pourtant, l'augmentation très importante du trafic des poids-lourds dans les régions frontalières devient un sujet de préoccupation majeure. En Lorraine, l'autoroute A31 est déjà engorgée et complètement saturée (plus de 100 000 véhicules par jour dans les deux sens) avec l'augmentation exponentielle du transit international. La « route de la soie » arrive à Rotterdam par la voie maritime et se poursuit, jusqu'à Bettembourg par la voie ferroviaire puis se diffuse en Europe par la voie routière.

Le dispositif proposé permettrait, à l'instar de ce qui existe dans certains pays européens, et notamment des pays frontaliers de la France, de rétablir une forme d'égalité avec nos voisins dans le transport de marchandises. L'existence d'une vignette en Allemagne, au Luxembourg ou en Suisse organise en réalité le déport des véhicules vers des tracés « gratuits » des régions frontalières françaises. La dégradation des routes résultant de ce trafic reste payée par la France et dans le contexte de crise liée au mouvement des « Gilets Jaunes », faire payer ceux qui dégradent le plus les infrastructures serait socialement plus juste que de faire payer, comme il est manifestement prévu par le Gouvernement, des péages aux utilisateurs contraints par leurs déplacements professionnels.

Cet amendement rétablirait également l'égalité avec nos propres transporteurs français, soumis parfois à des taxes supplémentaires en se rendant dans des pays extérieurs.

Il est proposé de confier aux conseils régionaux la création d'une telle taxe, dans un souci d'adaptation à la réalité du terrain.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	578 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. DAGBERT, BÉRIT-DÉBAT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER C

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi qu'au moins trois représentants des régions

**OBJET**

Outre des parlementaires (3 députés et trois sénateurs), les auteurs de l'amendement considèrent que doivent notamment figurer parmi les membres du conseil d'orientation des infrastructures (COI) des représentants des régions. Le projet de loi confère aux régions le rôle d'autorité organisatrice des mobilités (AOM) sur l'ensemble de leur ressort territorial, renforçant de fait sa compétence d'organisation des mobilités. Les régions pourront par exemple, récupérer par subsidiarité, la compétence d'organisation des mobilités sur le territoire des communautés de communes.

Assurant également le rôle de chef de filât en matière de mobilités, les régions seront également chargées d'organiser les modalités de l'action commune des AOM afin d'assurer une continuité territoriale des mobilités *via* par exemple les contrats opérationnels de mobilité institués par l'article 4 de ce projet de loi.

Les régions voient donc leurs compétences en matière de mobilité étendues et largement confortées par le projet de loi. Pour cette raison, les auteurs de l'amendement considèrent que ces dernières doivent être, au même titre que les parlementaires, particulièrement bien représentées au sein du COI dont le rôle est principalement d'assurer le contrôle et le suivi de la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	671 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER C

I. – Après l’alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Le conseil d’orientation des infrastructures établit différents plans pluriannuels de financement des infrastructures. Il établit également, pour chaque type d’infrastructures, un montant minimum de dépenses, déterminé par des indicateurs qualitatifs déterminés par décret.

II. – Alinéa 5

Avant le mot :

missions

insérer le mot :

autres

III. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport est suivi d’un débat dans chacune des chambres parlementaires.

**OBJET**

Alors que certaines de nos infrastructures sont fortement fragilisées à cause d’un manque d’entretien, il revient au COI d’établir de véritables plans de financement et

d'identification de l'ensemble des voies ferrées, routes, ouvrages d'arts... qui nécessitent un entretien et de déterminer les fonds minimaux nécessaires à leur entretien régulier. Les défauts d'entretien provoquent des limitations de vitesse qui contraignent les utilisateurs et dans le pire des cas des dégradations qui posent des problèmes sécuritaires.

À ce titre les conclusions des travaux de la commission d'enquête sénatoriale sur les ponts lui sera certainement d'une grande utilité.

De plus, le manque d'entretien régulier dégrade notre patrimoine commun et nécessite que des travaux d'ampleur soient réalisés, travaux qui sur le long terme coutent beaucoup plus cher que les dépenses planifiées.

Cet amendement vise donc à conforter la place et le rôle du COI nouvellement créé et à garantir un niveau minimal de dépenses pour assurer l'entretien de nos infrastructures ou de la qualité du service.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	313 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, Joël BIGOT et JOMIER, Mme Gisèle JOURDA, M. LOZACH, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JEANSANNETAS et DURAN, Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS et Muriel JOURDA, M. ANTISTE et Mme JASMIN

ARTICLE 1ER C

Alinéa 6

Après le mot :

rapport

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

, suivi d'un débat, qui inventorie les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires afin de s'assurer d'un traitement adapté des spécificités territoriales en termes d'investissement dans les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

**OBJET**

Cet amendement vise à instituer un suivi des investissements réalisés chaque année par l'Agence de financement des infrastructures de France avec localisation des équipements financés, afin de permettre au législateur d'apporter sa contribution aux orientations de la politique d'investissement de l'État dans les grandes infrastructures de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	472 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX et GOLD, Mme JOUVE, MM. Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER C

Alinéa 6

Après le mot :

rapport

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

, suivi d'un débat, qui inventorie les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires afin de s'assurer d'un traitement adapté des spécificités territoriales en termes d'investissement dans les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

**OBJET**

Cet amendement vise à instituer un suivi des investissements réalisés chaque année par l'Agence de financement des infrastructures de France avec localisation des équipements financés, afin de permettre au législateur d'apporter sa contribution aux orientations de la politique d'investissement de l'État dans les grandes infrastructures de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	752 rect. bis
----------------	---------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. Jean-Marc BOYER et DUPLOMB, Mme ESTROSI SASSONE, MM. POINTEREAU, Daniel LAURENT, PRIOU et BASCHER, Mmes BERTHET, BILLON et BONFANTI-DOSSAT, MM. BONNE, BRISSON et CHARON, Mme VULLIEN, MM. VASPART, RAPIN, MALHURET, Bernard FOURNIER et PONIATOWSKI, Mme CHAUVIN, MM. CHASSEING, DARNAUD, DÉTRAIGNE, DECOOL et GENEST, Mmes GOY-CHAVENT et DEROMEDI, MM. FOUCHÉ, GREMILLET et GUERRIAU, Mme LAMURE, M. HENNO, Mme IMBERT, MM. LAMÉNIE, LE GLEUT, LE NAY, Alain MARC et SIDO et Mme NOËL

ARTICLE 1ER C

Alinéa 6

1° Après le mot :

rapport

insérer les mots :

suivi d'un débat,

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

**OBJET**

Cet amendement a pour objet d'instituer un suivi des investissements réalisés chaque année par l'Agence de financement des infrastructures de France et permet une localisation des équipements financés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	579 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. DAGBERT, BÉRIT-DÉBAT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER C

Alinéa 7

Remplacer les mots :

révision

par les mots :

première révision au plus tard le 30 juin 2022, puis

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement estiment que le suivi de la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports doit être suffisamment régulier et fréquent pour permettre de disposer d'une réelle programmation des investissements et, le cas échéant, d'anticiper d'éventuels ajustements nécessaires. Un suivi tous les deux ans donnerait la visibilité nécessaire pour affiner au besoin la programmation au long cours de modernisation des infrastructures de l'État. Raison pour laquelle les auteurs de l'amendement proposent que cette programmation fasse l'objet d'une première révision au plus tard le 30 juin 2022, puis tous les deux ans.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	899
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BOULOUX, MORISSET, MOUILLER, GABOUTY et FOUCHÉ et Mme PEROL-DUMONT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 1ER C

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Chaque programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports donne la priorité aux investissements dans les axes ayant déjà bénéficié d'une contractualisation par l'État ou bénéficiant d'une contractualisation en cours, dans le cadre des documents d'orientation mentionnés dans la loi n<sup>o</sup> 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification.

OBJET

Cet amendement vise à garantir une cohérence à moyen et long termes de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Les infrastructures de notre pays, via les réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux, doivent faire l'objet d'une vision claire et d'une continuité dans les projets engagés.

Chaque projet engagé, par exemple l'aménagement d'un tronçon d'un axe du réseau routier national, s'inscrit dans une vision d'aménagement de plus long terme.

Cet amendement contribue à rendre effectif l'exigence constitutionnelle, qui découle de l'article 14 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 et rappelée à plusieurs reprises par le Conseil constitutionnel, du bon usage des deniers publics.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	271 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes BERTHET et DEROMEDI, M. del PICCHIA, Mmes DI FOLCO et GARRIAUD-MAYLAM, MM. GREMILLET et HUSSON, Mme LHERBIER, MM. Henri LEROY et LE GLEUT, Mmes MORHET-RICHAUD et RAIMOND-PAVERO, MM. CHARON, FORISSIER et LAMÉNIE, Mme NOËL et M. RAPIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER D

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le même article L. 1213-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Elle doit favoriser les infrastructures décarbonées notamment celles mentionnées à l'article L. 2000-1. »

OBJET

Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés » à savoir le transport par câbles intra urbain ou valléen mais aussi le développement des liaisons tram/train inter urbaines.

En effet, le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports. Ce mode de transport non carboné réduirait donc fortement la pollution dans les grandes villes.

En Montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens. Le développement du transport par câbles et des ascenseurs valléens est donc indispensable pour l'économie touristique de nos territoires permettant de désengorger l'accès aux stations lors des « migrations hivernales » mais aussi de faciliter et décarboner le transport au quotidien des habitants.

Mais aussi, développer la mobilité par liaison tram/train lorsqu'elle est possible, permet le désenclavement des territoires via des transports décarbonés. Cela répond à un double enjeu d'attractivité des territoires et de réduction de pollution.



---

Favoriser les transports décarbonés à un coût abordable pour l'utilisateur grâce aux transports guidés, voilà l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	132 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1er D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1511-1, il est inséré un article L. 1511-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1511-1-.... – La réalisation d'un projet de construction, d'extension ou de modification substantielle d'infrastructure de transport est subordonnée à l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. » ;

2° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

a) Au début, après le mot : « Les », sont insérés les mots : « projets et » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises sont pris en compte dans cette évaluation. »

**OBJET**

Cet amendement vise à privilégier l'optimisation des usages des infrastructures existantes ou leur aménagement plutôt que la construction de nouvelles infrastructures de transport afin de respecter l'équilibre nécessaire entre les besoins en déplacement des personnes et des marchandises, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	323 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, JOMIER et LOZACH, Mme TAILLÉ-POLIAN,  
MM. JEANSANNETAS et DURAN, Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, Gisèle JOURDA et JASMIN et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II du code des transports, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. L. .... – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes vise à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

**OBJET**

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire (seuls deux trains de nuit subsistent qui desservent Briançon et Rodez depuis Paris) ou encore la fermeture de gares de TGV. À titre d'exemple, sur la ligne LYRIA, une modification du cadencement des TGV est envisagée qui pourrait infléchir la fréquentation de certaines gares dont la desserte serait menacée à terme.

En affirmant cette obligation, l'amendement permet également d'envisager la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir, par exemple, les Pyrénées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	464 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO et GOLD, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II du code des transports, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. L. .... – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes vise à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

**OBJET**

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire (seuls deux trains de nuit subsistent qui desservent Briançon et Rodez depuis Paris) ou encore la fermeture de gares de TGV. À titre d'exemple, sur la ligne LYRIA, une modification du cadencement des TGV est envisagée qui pourrait infléchir la fréquentation de certaines gares dont la desserte serait menacée à terme.

En affirmant cette obligation, l'amendement permet également d'envisager la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir, par exemple, les Pyrénées.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	645 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. PELLEVAL et Loïc HERVÉ, Mmes BERTHET, NOËL et VULLIEN, MM. LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU, MM. LE NAY et LONGEOT, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOGA, Mmes PUISSAT et DEROMEDI, MM. CHARON et SIDO, Mme JOISSAINS et MM. CHAIZE, GENEST, Bernard FOURNIER, DUPLOMB, Jean-Marc BOYER, RAPIN, GREMILLET et SAVIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER DAprès l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II du code des transports, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. L. .... – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes vise à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

**OBJET**

Cet amendement précise que les pouvoirs publics s'engagent à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	690 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, M. KANNER,  
Mme TOCQUEVILLE, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE,  
Mme PRÉVILLE, MM. CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL,  
Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER DAprès l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Contribution des chargeurs à la transition énergétique

« Art. .... – Les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier la marchandise qui leur a été commandée sont soumises, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, à une taxe sur la livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale.

« La taxe est acquittée par l'entreprise qui fait appel au service de livraison. Elle est assise sur la volumétrie carbone du transport, selon les modalités fixées par le décret n°2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport. »

**OBJET****AMENDEMENT D'APPEL**

Cet amendement propose que les donneurs d'ordres abondent une redevance en fonction de la volumétrie CO<sub>2</sub> du transport qu'ils ont commandé et appliquent ainsi le principe Pollueur Payeur.

Un tel dispositif est très pédagogique car il agira sur celui qui commande le transport, et réfléchira ainsi à son impact environnemental. Elle est une incitation immédiate à utiliser des solutions de transport plus écoresponsables. Elle n'impacte pas le transporteur qui est souvent le maillon faible de la chaîne logistique.

La mise en œuvre s'appuie sur un dispositif législatif existant : le décret 2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport, impose aux transporteurs (tous modes) de fournir le volume d'émissions CO<sub>2</sub>/GES de chaque opération à leurs clients.

Dès lors, il est possible de faire remonter les émissions de tous les transporteurs affrétés par chargeur, et pour lui ensuite de calculer par simple addition l'ensemble des GES émis à sa demande. Avec un dispositif de collecte de l'information à l'identique de la TVA, mais basé sur une remontée d'information CO<sub>2</sub>, les chargeurs, eux-mêmes informés précisément de leurs émissions CO<sub>2</sub> par leurs prestataires de transport, feront une déclaration directe de leur volume d'émissions de CO<sub>2</sub> transport et s'acquitteront de leur redevance.

- Cette redevance CO<sub>2</sub>/GES des chargeurs peut être calculée à partir du coût du carbone retenu chaque année dans la contribution climat énergie (CCE : 44.6€ /tCO<sub>2</sub> en 2018)

- Le dispositif de gestion pourrait s'inspirer du modèle d'éco-emballages, (aujourd'hui Citeo) et lui donner ainsi une bonne acceptabilité.

Ce principe peut facilement être translaté pour participer à réduire l'impact du transport sur l'environnement. Il aura ensuite la charge de redistribution des recettes ainsi encaissées à l'ensemble des parties prenantes et de l'État, pour entretenir et rénover les infrastructures de transport nationales, encourager la transition énergétique de tous les modes de transport de marchandises. Les recettes dégagées par Eco-transport pourraient notamment, éventuellement, contribuer aux financements de l'AFIFT en apportant les recettes supplémentaires attendues par le Ministère des Transports. Elles pourraient participer à la modernisation des flottes des entreprises de transport ainsi qu'à des actions de sensibilisation et formation des donneurs d'ordre et des transporteurs.

Cette contribution pourrait avoir un rendement significatif en fonction du prix de la tonne retenue.

(Cette contribution ne pénalise pas le coût des marchandises exportées, car les transports export ont été exclus du périmètre d'application du décret 2017-639.)

#### Exemples dans le transport routier :

- Un camion de 40 tonnes de PTAC qui fait 1000km, émet environ 1t de CO<sub>2</sub> pour ce trajet. Si on retient le chiffre de 22.3 €/tonnes de CO<sub>2</sub>, une contribution de 22.3€ serait générée.

- Si ce trajet est effectué par un véhicule utilitaire léger qui émet 20 fois plus de CO<sub>2</sub> (1889g CO<sub>2</sub>/t.km), la CEE sera de 446€ et aura donc un effet dissuasif pour l'utilisation de ce mode de transport non optimisé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	131
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2019, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent rétablir une disposition adoptée lors de la discussion sur le projet de loi portant pacte ferroviaire et qui a été supprimé par le sénat. Cette disposition utile prévoit la remis d'un rapport pour évaluer l'intérêt des PPP dans le domaine ferroviaire qui s'avère souvent plus couteux pour la collectivité et moins sécuritaire pour les usagers.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	713
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PELLELAT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1er D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation sur la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.

**OBJET**

L'amendement demande au Gouvernement de transmettre un rapport au Parlement afin d'évaluer si la réglementation technique relative à l'exécution des ouvrages de génie civil ne devrait pas être révisée pour s'assurer que les futures infrastructures de transport respectent bien les normes techniques nécessaires à une sécurité et qualité maximales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	886 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO, ROUX, GOLD, LÉONHARDT, COLLIN et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation sur la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet de prévoir la remise par le gouvernement d'un rapport au parlement sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation pour la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	994 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BORIES, M. DUFAUT, Mmes de CIDRAC et DEROCHE, M. Daniel LAURENT,  
Mme MORHET-RICHAUD, M. BONNE, Mme DEROMEDI, MM. MILON et LAMÉNIÉ et  
Mme BRUGUIÈRE

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER D

Après l'article 1<sup>er</sup> D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation sur la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.

**OBJET**

L'article 30 établit la programmation des investissements de l'État dans les transports, notamment pour l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers.

Ces derniers mois ont en effet été marqués par une prise de conscience de la nécessité de remettre à niveau un certain nombre d'infrastructures de transport. Un rapport gouvernemental a identifié notamment les ponts qui nécessitaient le plus une intervention pour en renforcer la sécurité. Une mission sur les ponts et les ouvrages d'art est en cours et à l'issue de celle-ci, un rapport ou un décret permettront d'avoir des solutions plus concrètes, ce qui permettrait au gouvernement d'en prendre compte.

Un certain nombre d'acteurs souligne l'importance d'une mise en œuvre de qualité pour assurer cette sécurité. En particulier, nous savons que les armatures du béton sont souvent



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	107
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La loi n<sup>o</sup> 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est abrogée.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que la loi pour un nouveau pacte ferroviaire porte une grave atteinte au droit à la mobilité en menaçant l'avenir du service public ferroviaire. En effet, en prévoyant l'ouverture à la concurrence, le changement de statut de l'entreprise publique, la filialisation des activités et la fin du statut des cheminots, cette loi porte les germes d'une privatisation future de l'entreprise nationale qui sera préjudiciable aux usagers et au service public. Elle ouvre également le risque d'une balkanisation de l'offre, de l'abandon d'un certain nombre de lignes et d'une désorganisation de l'entreprise historique en mettant fin à la péréquation nationale entre les différentes activités de l'opérateur public. Une telle conception du système national de transport ferroviaire met à la mal le droit à la mobilité et le maillage du territoire par les réseaux ferroviaires en soumettant la présence d'une offre de transport à une rentabilité suffisante pour les opérateurs privés. Pour ces raisons, les auteurs de cet amendement préconisent d'abroger cette loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	175 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 1ER

Avant l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n<sup>o</sup> 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent de longue date que le fret ferroviaire doit être déclaré d'intérêt général, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Il s'agit d'un outil prioritaire pour promouvoir la transition écologique et lutter contre la congestion routière source de pollution et de nuisance importantes. Ils proposent d'intégrer cet amendement dans le chapitre relatif aux dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion en estimant que la relance du fret ferroviaire permettra de congestionner les axes de transports routiers et participera à limiter les émissions de gaz à effet de serre néfaste pour la santé humaine et pour l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	901 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN et Mme MONIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première phrase de l'article L. 1111-1, après les mots : « se déplacer », sont insérés les mots : « , horizontalement et verticalement, » ;

**OBJET**

Le présent amendement vise à préciser la *dilogie* des axes de déplacement afin de prendre en pleine considération la mobilité verticale en ce qu'elle concerne au quotidien des millions de personnes au travers des ascenseurs, chez eux, sur leur lieu de travail ou dans l'espace public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	350
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la seconde phrase de l'article L. 1111-1, après le mot : « objectifs », sont insérés les mots : « de lutte contre la sédentarité et » ;

**OBJET**

Malgré des politiques ambitieuses de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale ne s'est pas résorbée, à tel point qu'en 2018 plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Ces difficultés n'ont pas été résolues par les politiques menées jusqu'à ce jour alors même que 85 % des français résident à moins de 5 kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

En effet, ces modes de déplacement quotidien constituent un gisement considérable d'activité physique régulière dont l'encouragement est un levier majeur de la lutte contre la sédentarité et son corollaire de pathologies.

Or, l'urgence climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous obligent à repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement en privilégiant les mobilités actives comme le prévoit le présent projet de loi.

Ainsi, le présent amendement vise à reconnaître à chaque personne le droit d'utiliser un mode de transport actif afin d'effectuer dans des conditions sécurisées, tous ses déplacements sur de courtes distances. Avec 75 % des déplacements quotidiens qui font moins de 8 kilomètres, la notion de courte distance concerne tous les déplacements inférieurs à 10 kilomètres.

Pour les plus grandes distances, la multimodalité permet encore de faire une place à la mobilité active pour une partie du trajet à parcourir.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	680 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la seconde phrase de l'article L. 1111-1, après le mot : « objectifs », sont insérés les mots : « de lutte contre la sédentarité et » ;

OBJET

L'article L.1111-1 du code des transports définit le « droit au transport » transformé dans ce texte en « droit à la mobilité ».

Cet article rappelle la place fondamentale des transports et mobilités dans la vie quotidienne de nos concitoyens en leur permettant de se déplacer d'un point A à un point B, dans le respect d'objectifs que la France s'est fixée, notamment en termes de pollutions sonores et de l'air.

Les mobilités actives sont définies à l'article 22 de ce projet de loi comme « l'ensemble des modes de déplacements où la force humaine est nécessaire ».

Le présent amendement vise donc à élargir la définition du droit à la mobilité en prenant en compte les apports de l'activité physique au travers des mobilités actives (marche à pied, vélo, trottinette sans assistance électrique...) afin de donner un vrai signal en leur faveur. Elles sont à la fois bénéfiques en termes de santé publique si leur pratique est régulière, mais également en termes de pollution de l'air ou de nuisance visuelles, olfactives et sonores.





**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	732 rect. bis
----------------	---------------------

**19 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LUREL, KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER et  
MM. MONTAUGÉ, RAYNAL et TISSOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

terrestre, maritime et aérien

OBJET

Afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, l'article 1er du présent texte transforme le droit au transport en droit à la mobilité et que la programmation des infrastructures de mobilité prenne en compte certains enjeux tels que ceux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires.

Cet amendement propose de préciser la notion de désenclavement afin notamment de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	213 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GREMILLET et CHAIZE, Mme DEROMEDI, MM. VASPART, BONNE, MORISSET et  
MAGRAS, Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD,  
RAISON, BONHOMME, LONGUET, PIERRE et Bernard FOURNIER, Mme CHAUVIN,  
MM. DUPLOMB et HUSSON et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

**OBJET**

Cet amendement vise à préciser les objectifs de la programmation des infrastructures et la prise en compte dans cette dernière des enjeux de désenclavement, notamment des massifs de montagne.



**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	461 rect. bis
----------------	---------------------

**19 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI,  
Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

OBJET

Cet amendement vise à souligner l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	639 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Jean-Marc BOYER, Mme ESTROSI SASSONE, MM. POINTEREAU, Daniel LAURENT, PRIOU et BASCHER, Mmes BILLON et BONFANTI-DOSSAT, MM. BRISSON, CHASSEING, DARNAUD, DECOOL et GENEST, Mme GOY-CHAVENT, M. GUERRIAU, Mme IMBERT, MM. HENNO, LE GLEUT, Alain MARC et MOGA, Mme MORHET-RICHAUD, M. PONIATOWSKI, Mme NOËL, MM. RAPIN et MALHURET et Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement des massifs de montagne qui sont particulièrement affectés par l'enjeu de la mobilité quotidienne.



**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	642 rect. ter
----------------	---------------------

**19 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PELLELAT, Loïc HERVÉ, LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU,  
MM. LE NAY et LONGEOT, Mme PUISSAT, M. CHARON, Mme JOISSAINS et M. SAVIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

OBJET

Cet amendement précise l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	735 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

OBJET

L'article 1<sup>er</sup> du présent texte transforme le droit au transport en droit à la mobilité, afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité.

Outre les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, cet amendement propose que la programmation des infrastructures de mobilité prenne en compte le caractère insulaire voire pluri-insulaire de certains territoires nationaux, notamment les archipels ultramarins.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	324 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, JOMIER et LOZACH, Mme TAILLÉ-POLIAN,  
MM. JEANSANNETAS et DURAN, Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE,  
Mmes GRELET-CERTENAIS, Gisèle JOURDA et JASMIN et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

1° Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

, notamment des massifs de montagne

2° Après le mot :

territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

OBJET

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	460 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, VALL, MENONVILLE,  
REQUIER, GUÉRINI et GABOUTY, Mme COSTES et M. CASTELLI

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

1<sup>o</sup> Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

, notamment des massifs de montagne

2<sup>o</sup> Après les mots :

attractivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	641 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

MM. PELLELAT et Loïc HERVÉ, Mmes BERTHET, NOËL et VULLIEN, MM. LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU, MM. LE NAY et LONGEOT, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOGA, Mmes PUISSAT et DEROMEDI, MM. CHARON et SIDO, Mme JOISSAINS, MM. CHAIZE, GENEST, Bernard FOURNIER, DUPLOMB, Jean-Marc BOYER, KAROUTCHI et RAPIN, Mme BILLON et M. SAVIN

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

1<sup>o</sup> Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

, notamment des massifs de montagne

2<sup>o</sup> Après le mot :

territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier,

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	462 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI,  
Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après les mots :

attractivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	547 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. ROUX et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN,  
MM. COLLIN et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY,  
GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après les mots :

les enjeux transfrontaliers,

insérer les mots :

des cartes scolaires,

OBJET

Cet amendement vise à mieux prendre en compte les déplacements vécus pour les plus jeunes et notamment le temps de déplacement pour accéder quotidiennement à une école, collège, lycée, centre de formation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	733 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Après le mot :

transfrontaliers

insérer les mots :

, de la continuité territoriale

OBJET

Afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, l'article 1er du présent texte transforme le droit au transport en droit à la mobilité et que la programmation des infrastructures de mobilité prenne en compte certains enjeux tels que ceux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires.

Cet amendement propose d'ajouter la notion de continuité territoriale afin notamment de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1 rect. quater
----------------	-------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. CHEVROLLIER et CAPUS, Mme BRUGUIÈRE, MM. DECOOL et BUFFET, Mme VULLIEN, MM. Loïc HERVÉ, WATTEBLED et GROSDIDIER, Mme BOULAY-ESPÉRONNIER, M. CHAIZE, Mme NOËL, MM. Daniel LAURENT et BASCHER, Mmes SOLLOGOUB et BILLON, MM. CHARON et VOGEL, Mme GARRIAUD-MAYLAM, M. Bernard FOURNIER, Mme LHERBIER, MM. RAPIN, SAVIN, LAMÉNIÉ et CUYPERS, Mme CANAYER, M. HUSSON, Mmes MICOULEAU et PERROT, MM. BONHOMME, VASPART et LE GLEUT, Mme LANFRANCHI DORGAL, M. PIEDNOIR et Mme DEROMEDI

ARTICLE 1ER

Alinéa 5

Remplacer les mots :

et de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique

par les mots :

, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de la protection de la biodiversité

OBJET

Cet amendement vise à ajouter aux objectifs de la programmation des infrastructures la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, la lutte contre l'érosion de la biodiversité.

Le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques d'une part, mais aussi pour limiter l'appauvrissement de la biodiversité d'autre part.

Le changement climatique et la pollution ont un impact direct sur cet appauvrissement du monde animal et végétal, qualifié de 6<sup>ème</sup> extinction par les scientifiques.

En vue de répondre durablement aux problématiques de gestion des espaces naturels, préservation et restauration de la biodiversité dans les territoires, il est indispensable d'agir sur les mobilités et d'intégrer ces enjeux à la programmation des infrastructures.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	133
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 6

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

OBJET

Les auteurs de cet amendement sont très réservés sur cette notion de « solution de mobilité ». Ils estiment qu'elles ne doivent pas constituer une alternative à des services de transport public mais bien au contraire, qu'elles doivent se placer en stricte complémentarité pour compléter l'offre publique organisée sous la forme d'un service public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	577 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 1ER

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle fait l'objet d'un débat organisé par la région, autorité organisatrice de la mobilité régionale, avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement considèrent que les collectivités doivent être associées à l'organisation des politiques des transports.

Ils estiment que la question des mobilités doit être traitée avec comme objectif la réduction de la fracture territoriale en apportant des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux et issues d'une concertation élargie avec l'ensemble des collectivités locales. Raison pour laquelle ils estiment nécessaire que la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de mobilités puisse faire l'objet d'un débat avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	255 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

M. CANEVET, Mme VERMEILLET, MM. MOGA, LE NAY, BONNECARRÈRE,  
VANLERENBERGHE, LAUGIER et LONGEOT, Mmes DINDAR et SOLLOGOUB, MM. HENNO,  
LAUREY et LOUAULT, Mme DOINEAU, M. JANSSENS, Mme FÉRAT, M. DELCROS,  
Mme Catherine FOURNIER et MM. CADIC et CAZABONNE

ARTICLE 1ER

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

OBJET

Les périmètres administratifs ne correspondent pas nécessairement aux périmètres où les flux de transports sont les plus importants. Or la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité doit prendre en compte la réalité des services de transport disponibles, sans être limitée par des frontières administratives trop rigides. En effet, le déploiement de l'offre de transports doit être adoptées en considération de l'existence de bassins d'emploi ou de bassins de vie au niveau local. Cet amendement vise donc à assouplir et orienter la définition des cadres d'organisation de l'offre de services de mobilité, afin que la réalité des déplacements soit mieux pris en compte.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	451 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES, M. DANTEC, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

ARTICLE 1ER

I. Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

OBJET

Cet amendement fixe un nouvel objectif de désenclavement à horizon 2025, sur le modèle de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	241 rect. quater
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, CIGOLOTTI et Alain MARC et Mmes BILLON et LÉTARD

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 7

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-2 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Un Observatoire national de la mobilité des marchandises est créé conformément aux engagements pris dans la stratégie nationale France Logistique 2025. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

« Ces dispositions sont définies par décret en Conseil d'État. » ;

OBJET

L'objet de cet amendement est de créer un observatoire national de la mobilité des marchandises prévu par la Stratégie France-Logistique 2025. Ce dernier, en préfiguration depuis trois ans tarde à voir le jour. Or, une évaluation de l'activité logistique par une entité indépendante serait utile aux collectivités locales dans l'élaboration et le suivi de leurs stratégies en matière de marchandises, et aux professionnels du secteur dans l'exercice de leur activité.

Il est proposé d'inscrire dans la loi cet observatoire, dont les modalités précises seront définies par un décret en Conseil d'État. Les modalités de rémunération et de frais de fonctionnement sont à préciser mais ont été inscrits comme tels par souci de recevabilité du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	257 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GREMILLET et CHAIZE, Mme DEROMEDI, MM. BONNE, MORISSET et MAGRAS,  
Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, RAISON et  
Bernard FOURNIER, Mme LAMURE, MM. PIERRE, LONGUET et BONHOMME et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 7

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

OBJET

Cet amendement vise à préciser que dans le cadre de la mise en œuvre de leurs missions de service public, notamment la réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et l'organisation du transport public, l'État, les Collectivités territoriales et leurs établissements publics, tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires et ce, afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables.

Pour atteindre cet objectif, il est précisé que l'État consulte pour avis le Conseil national de la montagne, et que les Collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité consultent pour avis les comités de massif.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	463 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI,  
Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 7

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

OBJET

Cet amendement vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures (1° de l'article L.1211-4 du code des transports) de même que l'organisation du transport public (2° du même article), l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne et les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	644 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

MM. PELLELAT et Loïc HERVÉ, Mmes BERTHET, NOËL et VULLIEN, MM. LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU, MM. LE NAY et LONGEOT, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOGA, Mmes PUISSAT et DEROMEDI, MM. CHARON et SIDO, Mme JOISSAINS, MM. CHAIZE, GENEST, Bernard FOURNIER, DUPLOMB et Jean-Marc BOYER, Mme BILLON et MM. KAROUTCHI, RAPIN et SAVIN

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 7

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

**OBJET**

Cet amendement rappelle l'obligation de l'État de consulter le Conseil national de la montagne et l'obligation des collectivités territoriales compétentes de consulter les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	400 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. LAFON, Mme SOLLOGOUB, MM. DÉTRAIGNE, Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 1ER

I. – Alinéa 10

Supprimer les mots :

les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II,

II. – Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

III. – Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 89

Supprimer cet alinéa.

## **OBJET**

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible.

Or, la rédaction actuelle de l'article 1 laisse subsister quelques dispositions qui risquent in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Le présent amendement se propose donc de remédier à ces incohérences en réaffirmant la pertinence de l'avènement du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités.

Dans cette optique, le présent amendement prévoit que les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne puissent plus être AOM au-delà du 31 décembre 2020.

Ainsi, après cette date, les communes qui exerçaient précédemment leur compétence AOM et avaient constitué un réseau de transport public en prélevant du versement transport, devront transférer automatiquement cette compétence à leur EPCI.

Toutefois, à titre d'exception et pour des raisons géographiques, les communes dites « isolées » (îles) non membres d'un EPCI à fiscalité propre pourront rester AOM sur leurs territoires respectifs.

Par ailleurs, la disposition du projet de loi qui précise la possibilité pour les communes de transférer leur compétence à la communauté de communes à laquelle elles appartiennent (alinéa 89) devient superflue dans la mesure où les communes sont déjà en mesure de transférer leur compétence dans les conditions de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	401
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

I. – Alinéa 10

Remplacer les mots :

mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article

par les mots :

non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

II. – Alinéas 12, 13 et 19, premières phrases

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

III. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code

par le mot :

concernées

IV – Alinéa 15, première phrase

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code



par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

V. – Alinéa 16

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par le mot :

concernées

### **OBJET**

L'article 1<sup>er</sup> permet aux communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, c'est-à-dire aux communes « isolées » non membres d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, de rester autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leurs territoires.

Le présent amendement propose de simplifier l'écriture de ces dispositions en préférant le terme « non membre d'un EPCI à fiscalité propre », à la référence au V. de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	398 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB, Nathalie DELATTRE et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au premier alinéa du présent article n'organise pas de services de transport scolaire, la région est compétente pour assurer ces services sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice concernée.

OBJET

Du fait du caractère sécable de la compétence d'organisation de la mobilité institué par le projet de loi, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) nouvellement créées pourront décider de ne pas exercer certaines missions.

Or, dans le cas où l'une de ces AOM choisit de ne pas exercer la compétence d'organisation du transport scolaire, le texte ne cible aucune collectivité en charge de cette mission.

Afin de ne pas risquer une rupture de desserte scolaire sur ce territoire, le présent amendement propose alors que la région soit compétente pour organiser les services de transport scolaire à l'intérieur du ressort territorial de l'EPCI concerné.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	924
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

I. – Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes et dans un délai convenu avec la région.

II. - Alinéa 15 et 16

Supprimer ces alinéas.

III. – Alinéa 79

Remplacer le mot :

demande,

par les mots :

demande et

OBJET

Cet amendement vise, d'une part à modifier la rédaction des alinéas 14 et 16 en clarifiant le fait que le transfert des services réguliers, à la demande ou scolaires de la région à une communauté de commune devenant autorité organisatrice de transport ou étendant son périmètre est réalisé à la demande de la communauté de communes, et dans un délai convenu entre les parties.

D'autre part, il vise à supprimer la réversibilité de la compétence fondé sur un commun accord entre la région et une communauté de communes, introduit par amendement en commission. Cette disposition permet de réinterroger à tout moment la prise de compétence, pour la région comme pour la commune. Cela s'avérerait très peu incitatif pour la communauté de communes et ses communes membres à s'interroger et se

prononcer avant 2020 sur la prise de compétence à l'échelle intercommunale. Cela s'avérerait tout aussi peu incitatif pour la région à investir sur les territoires. Cela affaiblit considérablement la portée du dispositif.

L'amendement propose de revenir au schéma initial de transfert à la région avec un retour possible aux communautés de communes limité à deux cas de figure, liés à une évolution notable de la situation de l'intercommunalité : il s'agit de la fusion d'EPCI ou du regroupement, via un syndicat mixte, de plusieurs EPCI pour assurer la compétence d'AOM. Ce schéma met à l'agenda politique local le sujet des mobilités du quotidien dans les territoires, et mène à un schéma de gouvernance stable. Ce schéma est par ailleurs celui qui a été négocié avec l'ensemble des associations d'élus et constitue un point d'équilibre pour toutes les parties prenantes.

Par ailleurs, fixer un délai maximum de 3 ans pour transférer les services réguliers, à la demande ou scolaires paraît inutile dès lors que le délai est fixé d'accord parties entre région et communautés de communes. Ce délai maximum est supprimé, laissant les élus locaux convenir ensemble de leur calendrier selon les ressources notamment en ingénierie, les échéances des marchés en cours et l'évolution des besoins de la population.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1008 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉНИЕ, REGNARD, PONIATOWSKI et GREMILLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

I. Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales et dans un délai convenu avec la région.

II. Alinéa 79

Remplacer le mot :

demande,

par les mots :

demande et

OBJET

Du fait du caractère sécable de la compétence d'organisation de la mobilité institué par le projet de loi, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) nouvellement créées pourront décider de ne pas exercer certaines missions.

Or, dans le cas où l'une de ces AOM choisit de ne pas exercer la compétence d'organisation du transport scolaire, le texte ne cible aucune collectivité en charge de cette mission.

Afin de ne pas risquer une rupture de desserte scolaire sur ce territoire, le présent amendement propose alors que la région soit compétente pour organiser les services de transport scolaire à l'intérieur du ressort territorial de l'EPCI concerné.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	627 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au plus tard le 30 juin 2021, les communes membres d'une communauté de communes à laquelle la compétence d'organisation de la mobilité, hors les services mentionnés aux articles L. 3111-1 et L. 3111-9, n'a pas été transférée délibèrent en vue du transfert de cette compétence. Si le transfert n'est pas intervenu au 1<sup>er</sup> juillet 2021, la région peut exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée et est, à ce titre, autorité organisatrice de la mobilité, sauf pour les compétences mobilité déjà exercées par les communes.

OBJET

Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité. À ce titre, il est nécessaire que la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes s'effectue en un seul bloc, hors les nouvelles compétences dévolues aux régions en application de la loi NOTRe (services non urbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires). Cet amendement vise donc à ne pas fragmenter la compétence mobilité, ce qui évite ainsi le risque d'avoir deux autorités organisatrices de la mobilité responsables (pour des services différents) sur le territoire d'une même commune. Partant, en cas d'exercice de la compétence par la région, cette cohérence dans l'organisation des services sera également garantie.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	507 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, MM. PIEDNOIR et BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. POINTEREAU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET, GREMILLET, PONIATOWSKI, DUPLOMB et Bernard FOURNIER et Mme BORIES

ARTICLE 1ER

Alinéa 11

Remplacer les mots :

et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité

par une phrase ainsi rédigée :

. Les communes qui finançaient ces services par le versement destiné au financement de la mobilité peuvent continuer à prélever ce versement.

OBJET

L'alinéa 11 du projet de loi d'orientation des mobilités n'autorise les communes à maintenir certains services qu'elles organisent déjà que dans les seuls cas où elles prélèvent le versement transport.

Cette disposition manque de souplesse et ne correspond ni aux pratiques, ni aux réalités du terrain.

En effet, des communes qui assurent aujourd'hui des services de proximité à la demande ou d'accompagnement individualisé par exemple, devraient pouvoir continuer à les offrir dans le cas où la région exerce la compétence au lieu et place de la communauté de communes dont elles sont membres qu'elles aient ou non prélevé le versement transport avant le transfert.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	340 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. VIAL et SAVARY, Mmes CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, MM. GREMILLET, REVET et  
CUYPERS, Mmes RAIMOND-PAVERO et LHERBIER, M. HUSSON, Mmes LASSARADE,  
RAMOND et DEROMEDI, MM. del PICCHIA et Daniel LAURENT et Mmes MORHET-RICHAUD et  
BERTHET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

Alinéa 11

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

La région met en place un observatoire des mobilités dont l'objet est de mesurer chaque année les trafics de tous les transports des biens et des personnes, de leur évolution et de la place des nouveaux modes de transports. Ce relevé annuel est rendu public à la fin de chaque premier trimestre suivant l'année d'évaluation et au terme du premier trimestre 2020 pour la première année. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

OBJET

Le présent projet de loi s'assigne dans ses motifs « de réformer en profondeur le cadre des politiques de mobilités pour offrir à nos concitoyens sur l'ensemble du territoire des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui ».

On est bien loin du défi qui relevait hier de l'État de mettre en œuvre une politique d'infrastructures qui, appliquée depuis des décennies, a atteint aujourd'hui ses limites. Cela sans parler des promesses d'infrastructures non financées ou des investissements concentrés sur les métropoles ou zones prioritaires qui ont abouti à un déséquilibre du territoire national caractérisé par les infrastructures à très grande vitesse et les dessertes régionales et locales qui se sont progressivement dégradées quand elles n'ont pas dû être abandonnées.

Au-delà des enjeux d'infrastructures, l'évolution des acteurs économiques de la mobilité ont bouleversé le cadre des transports qui, aujourd'hui, doit prendre en compte l'automobile, le ferroviaire, les transports urbains, la gestion des autoroutes, les nouveaux services résultant du numérique en partant des « bus macron » en allant à la desserte « Uber », en passant par « BlaBlaCar » ; qui ne sont d'ailleurs qu'une étape par rapport au

champ d'innovations des mobilités que les collectivités expérimentent à travers des modes de transports propres (véhicules électriques, véhicules hydrogènes) qui génèrent eux-mêmes la nécessité d'un approvisionnement de ces nouvelles énergies et donc d'investissements des infrastructures correspondantes.

De l'État centralisateur qui a bâti des infrastructures reconnues comme les plus performantes, à l'évolution des services ferroviaires et des transports urbains, en passant par les réformes législatives successives (la LOTI en 2000, Loi SRU en 2014, la loi MAPTAM pour aboutir à la loi NOTRE de 2015). Cette évolution des infrastructures, ces évolutions technologiques, ces réformes territoriales ont changé la donne et ont ouvert des champs nouveaux. Mais elles ont également complexifié la vision et l'évaluation des enjeux, ainsi que la clarification des choix, dans des modes de transport chamboulés et en complète évolution avec des services et des technologies pas toujours consolidés.

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi est de « faire évoluer l'organisation territoriale des mobilités en renforçant dans la continuité de la loi NOTRE le rôle des régions et des intercommunalités en améliorant la coordination des acteurs et en facilitant l'émergence des nouvelles mobilités ». En un mot, le projet de loi veut « encourager l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle sur l'ensemble du territoire en privilégiant le couple intercommunalité-région ».

Dès lors que la région est appelée à jouer un rôle majeur de coordination des politiques de mobilités sur son territoire, encore convient-il qu'elle puisse disposer pour elle-même et pour l'ensemble des collectivités et acteurs des informations nécessaires qui justifient la création d'un observatoire au niveau de cette collectivité. C'est le sens de cet amendement qui prolonge d'ailleurs l'engagement pris par l'État sur certaines parties de territoires et qui nécessite aujourd'hui d'être généralisé et consolidé au niveau régional.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1027
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

ou la commune concernée

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	789
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

I. – Alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

l'offre de services de mobilité qui comprend notamment

II. – Alinéas 24 à 28

Remplacer le mot :

Des

par le mot :

Les

**OBJET**

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) introduit un changement d'approche des mobilités en substituant la notion de « mobilité » à celle de « transport ». Ainsi, les services de mobilités comprennent l'ensemble des acteurs de l'écosystème pouvant répondre aux objectifs de mobilités fixés par les AOM : qu'ils soient publics ou privés, collectifs ou individuels.

Cet amendement propose de tirer les conséquences de cette approche à travers une définition élargie.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	135
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéas 33 et 63

Compléter ces alinéas par les mots :

notamment les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent préciser les acteurs de la consultation sur l'organisation des mobilités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	136
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

I. – Après les alinéas 33 et 43

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Elle engage des études et analyses sur l’opportunité et la faisabilité d’une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

II. – Après l’alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Il engage des études et analyses sur l’opportunité et la faisabilité d’une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent affirmer par cet amendement l’intérêt de la mise en œuvre de la gratuité totale ou partielle comme le corollaire d’un droit au transport et à la mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	134
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

I. – Après l’alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

II. – Après l’alinéa 44

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

III. – Après l’alinéa 65

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Il favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

OBJET

Dans un souci de préservation de l’environnement et de la santé publique, cet amendement propose d’ajouter un objectif à l’action des Autorités Organisatrices de Mobilité. Elles devront ainsi favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	804
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

I. – Alinéa 41

Remplacer le mot :

ou

par les mots :

et durable et

II. – Alinéa 42

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

**OBJET**

Amendement de précision relatif aux compétences de l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	404 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et Nathalie DELATTRE, M. Loïc HERVÉ, Mme KAUFFMANN, MM. JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme BILLON

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Les services d'intérêt régional évoqués au I du présent article sont définis comme les services qui ne sont pas intégralement réalisés à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 ou d'un syndicat mixte agissant selon les termes de l'article L. 1231-11.

OBJET

La compétence d'organisation de la mobilité nouvellement dévolue aux régions s'accompagne d'une précision relative au périmètre sur lequel la région peut exercer ses missions. En effet, les services de mobilité pour lesquels la région devient compétente sont ceux « d'intérêt régional ».

Or, ce terme n'est pas précisément défini, ce qui risque d'engendrer des difficultés d'interprétation juridique.

Le présent amendement propose donc de définir ces services comme ceux dont la mise en œuvre opérationnelle n'est pas intégralement réalisée à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ou d'un syndicat mixte de type loi « SRU » organisant, en lieu et place de ses membres, des services de transport publics réguliers ou à la demande.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	581 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 45

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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.

OBJET

L'article 1er permet à la région de déléguer l'exercice de sa compétence en matière d'organisation des mobilités à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à une autre autorité organisatrice de la mobilité. À l'initiative de la rapporteure pour avis pour la commission des lois, il a été supprimé le fait que cette délégation pouvait intervenir notamment à la demande d'AOM constatant un besoin de mobilités non satisfait, dépassant leurs propres ressorts territoriaux. Les auteurs de l'amendement considèrent que cette possibilité donnée aux AOM est importante en ce qu'elle permet de signaler et donc de pouvoir remédier aux éventuelles carences en matière d'offres de mobilités qui pourraient subsister en certains points du territoire; l'un des objectifs du projet de loi étant précisément de supprimer les zones blanches de la mobilité. Raison pour laquelle, ils proposent de réintroduire ce cas de délégation permettant de répondre aux besoins de mobilités des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	60 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, M. LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET, PANUNZI, REGNARD, SIDO, VOGEL, ALLIZARD, BABARY et BIZET, Mme BRUGUIÈRE, M. CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS et DURANTON, M. Bernard FOURNIER, Mme GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET, HUGONET, KENNEL et LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LAVARDE, M. PEMEZEC, Mmes PRIMAS et RAIMOND-PAVERO, MM. REVET et SAVARY et Mme THOMAS

ARTICLE 1ER

Alinéa 56

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région Ile-de-France.

OBJET

La nouvelle rédaction proposée de l'article L. 1241-1 du code des transports permet à Ile-de-France Mobilités de délivrer un label "auto-partage".

Toutefois, rien ne fait obstacle à ce que d'autres collectivités, dans le cadre d'une politique d'amélioration de la qualité de l'air, créent également leur label ; label qui pourrait reposer sur des conditions différentes de celles édictées par Ile-de-France Mobilités dans le cadre de son propre label.

Il pourrait donc en naître des « conflits » de label.

C'est pourquoi, dans la mesure où Ile-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des mobilités sur la région Ile-de-France, il est proposé de réserver l'exclusivité de l'édition d'un tel label à Ile-de-France Mobilités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	349 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. KAROUTCHI, BASCHER, BONHOMME, CALVET et CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI SASSONE, M. GINESTA, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE, Mme LASSARADE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU et MM. MILON, PANUNZI, SIDO, VIAL et VOGEL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1221-4-...* – I. - Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;

### **OBJET**

L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme (au plus tard le 31 décembre 2024, tel que cela est prévu par le code des transports) dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Cet amendement vient également, aux fins d'une transition énergétique homogène sur l'ensemble des réseaux de transport touristique, préciser que les opérateurs devront nécessairement être sélectionnés sur la base de leurs capacités techniques mais aussi sur le fondement de considération de niveaux d'équipement en matériel roulant à faibles émissions tels que définis par le code de l'environnement.

Cet amendement, en cela qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	383 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes PRIMAS et de CIDRAC et MM. SCHMITZ et LAUGIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1221-4-...* – I. - Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;

**OBJET**

L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il

s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme (au plus tard le 31 décembre 2024, tel que cela est prévu par le code des transports) dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Cet amendement vient également, aux fins d'une transition énergétique homogène sur l'ensemble des réseaux de transport touristique, préciser que les opérateurs devront nécessairement être sélectionnés sur la base de leurs capacités techniques mais aussi sur le fondement de considération de niveaux d'équipement en matériel roulant à faibles émissions tels que définis par le code de l'environnement.

Cet amendement, en cela qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	694 rect. quater
----------------	------------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MARSEILLE et LAUGIER, Mmes VULLIEN et GUIDÉZ, MM. HENNO, CANEVET, JANSSENS, MOGA, KERN, CAPO-CANELLAS et BONNECARRÈRE, Mme TETUANUI, M. CADIC et Mmes BILLON, GOY-CHAVENT, FÉRAT et de la PROVÔTÉ

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1221-4-... – I. - Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.*

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;



## OBJET

L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme (au plus tard le 31 décembre 2024, tel que cela est prévu par le code des transports) dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Cet amendement vient également, aux fins d'une transition énergétique homogène sur l'ensemble des réseaux de transport touristique, préciser que les opérateurs devront nécessairement être sélectionnés sur la base de leurs capacités techniques mais aussi sur le fondement de considération de niveaux d'équipement en matériel roulant à faibles émissions tels que définis par le code de l'environnement.

Cet amendement, en cela qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	814 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BARGETON, MARCHAND, LÉVRIER, GATTOLIN et de BELENET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Favorable
Tombé	

ARTICLE 1ER

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-4-.... – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n<sup>o</sup> 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue entre l'opérateur de transport et l'autorité organisatrice mentionnés au premier alinéa, après avis conforme de la collectivité compétente en matière voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une autorisation à la date d'entrée en vigueur de la loi n<sup>o</sup> ... du ... d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite autorisation. » ;

**OBJET**

L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme (au plus tard le 31 décembre 2024, tel que cela est prévu par le code des transports) dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Un avis conforme préalable du gestionnaire de voirie a pour objet de prendre en compte ces contraintes, notamment en ce qui concerne le lieu et l'implantation des points d'arrêt, mais aussi au regard de considérations y afférentes notamment liées à la maîtrise des risques de congestion des voies.

Cet amendement, en cela qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	693 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MARSEILLE et LAUGIER, Mmes VULLIEN et GUIDÉZ, MM. HENNO, CANEVET, JANSSENS, MOGA, KERN, CAPO-CANELLAS et BONNECARRÈRE, Mme TETUANUI, M. CADIC, Mmes BILLON, GOY-CHAVENT, FÉRAT et de la PROVÔTÉ et M. DELCROS

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 1ER

Alinéa 74

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation dont ceux mentionnés au 1° du II de l'article L. 1241-6 du présent code, ne sont pas attribués, Ile-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les exploitants au plan régional de transport. Sont susceptibles d'être inscrits les exploitants qui démontrent leur capacité technique à exploiter le service et selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, après avis conforme du gestionnaire de voirie compétent. » ;

OBJET

L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme (au plus tard le 31 décembre 2024, tel que cela est prévu par le code des transports) dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Un avis conforme préalable du gestionnaire de voirie a pour objet de prendre en compte ces contraintes, notamment en ce qui concerne le lieu et l'implantation des points d'arrêt, mais aussi au regard de considérations y afférentes notamment liées à la maîtrise des risques de congestion des voies.

---

Cet amendement, en cela qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1015 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD et ASSOULINE, Mme de la GONTRIE, MM. JOMIER, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et DEVINAZ, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les exploitants des services publics réguliers définis à l'article R. 1241-15, dont la vocation est touristique, et qui démontrent leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités ainsi que par celles posées par les collectivités en tant que gestionnaire du domaine, sur les territoires desquels ces transports sont exploités peuvent être inscrits par Île-de-France Mobilités au plan régional de transport. » ;

OBJET

Sur Paris, l'exploitation des lignes régulières à vocation touristique relève d'une double compétence, d'Ile de France mobilité en tant qu'autorité organisatrice des services réguliers de transport, mais aussi de la Ville de Paris en tant que gestionnaire de domaine pour la définition des conditions de circulation et la gestion des points d'arrêt.

Il est proposé de définir ce double niveau de compétence pour permettre une croissance maîtrisée de ces lignes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	452 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1512-1, il est inséré un article L. 1512-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1512-1-.... – Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires. » ;

OBJET

Cet amendement vise à permettre et faciliter la construction d'infrastructures routières moins lourdes dans les zones enclavées. En effet, en matière de gabarits routiers, l'État applique des critères indifférenciés sur les infrastructures où il est maître d'ouvrage, avec des portions en 2x2 voies souvent trop chères et inutiles du fait de la faible fréquentation dans les territoires ruraux. L'idée est donc de permettre de passer sur des gabarits moins imposants, mais plus faciles à financer, ce qui contribuerait à la mobilité et au désenclavement des territoires.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	691 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MARSEILLE et LAUGIER, Mmes VULLIEN et GUIDEZ, MM. HENNO, CANEVET, JANSSENS, MOGA, CAPO-CANELLAS et BONNECARRÈRE, Mme TETUANUI, M. CADIC, Mmes BILLON, GOY-CHAVENT et FÉRAT et M. DELCROS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1241-9 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-9. – Île-de-France Mobilité est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, de la Métropole du Grand Paris et des présidents des autres établissements publics de coopération intercommunale. » ;

OBJET

L'établissement public Ile-de-France Mobilité est actuellement composé de la Région (majoritaire avec 15 sièges), de la ville de Paris (5 sièges), et des sept départements d'Ile-de-France (1 siège par département soit 7 sièges pour les 7 départements).

Siègent également à son conseil d'administration, sans contribution financière : la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

En revanche, la Métropole du Grand Paris, née en 2016, n'y dispose encore d'aucun siège.

Le présent amendement a pour objet d'actualiser la composition du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilité en y intégrant un siège pour la Métropole du Grand Paris, à l'instar de la CCIRF et des autres EPCI d'Ile-de-France, c'est-à-dire sans modifier la composition de l'établissement public.

Un décret en Conseil d'État sera nécessaire pour en tirer les conséquences sur le nombre total de sièges et leur répartition.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	443 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, ARTANO et ROUX, Mme Maryse CARRÈRE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers ».

OBJET

Par l'achat de billets et d'abonnements, les usagers sont, après les entreprises, les principaux financeurs des transports en Ile-de-France.

Pourtant, les associations d'usagers ne disposent d'aucune représentation au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Cet amendement vise donc de donner au moins une voix délibérative aux associations d'usagers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	510
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VÉRIEN, M. LONGEOT, Mme VULLIEN  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé:

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers. » ;

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre, notamment en milieu rural, à des personnes tierces telles que des personnes âgées ou isolées, des salariés, ou des personnes fragiles économiquement de pouvoir bénéficier de l'usage du transport scolaire qui passe dans leur commune.

Dans certaines communes rurales, il n'existe souvent aucun transport en commun pour permettre à des personnes qui ne peuvent se servir d'une voiture de se déplacer. Alors que dans le même temps, il existe des transports scolaires qui desservent ces mêmes communes qui n'atteignent pas la capacité de passagers maximale.

Ouvrir les transports scolaires à ces personnes permettrait ainsi d'accroître la mobilité des habitants des communes rurales sans mettre en place un service supplémentaire qui aurait un coût financier exorbitant.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	705 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VÉRIEN, MM. LUCHE, LE NAY, DÉTRAIGNE, HENNO, LAFON et BONNECARRÈRE,  
Mme BILLON, M. LONGEOT et Mme de la PROVÔTÉ

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires peut, à la suite d'une demande d'une commune bénéficiant de ce service, décider d'ouvrir l'usage du service de transport scolaire à des personnes tierces. En cas de surcoût pour l'autorité organisatrice des services de transports scolaires, une convention fixant le financement de cette mesure est passée avec la commune en question. » ;

OBJET

Cet amendement vise à permettre, notamment en milieu rural, à des personnes tierces telles que des personnes âgées ou isolées, des salariés, ou des personnes fragiles économiquement de pouvoir bénéficier de l'usage du transport scolaire qui passe dans leur commune.

Dans certaines communes rurales, il n'existe souvent aucun transport en commun pour permettre à des personnes qui ne peuvent se servir d'une voiture de se déplacer. Alors que dans le même temps, il existe des transports scolaires qui desservent ces mêmes communes qui n'atteignent pas la capacité de passagers maximale.

Ouvrir les transports scolaires à ces personnes permettrait ainsi d'accroître la mobilité des habitants des communes rurales sans mettre en place un service supplémentaire qui aurait un coût financier exorbitant.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	22 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. CIGIOTTI, MÉDEVIELLE et Loïc HERVÉ, Mme de la PROVÔTÉ, MM. LE NAY et CANEVET, Mme BILLON, M. HENNO, Mme VERMEILLET et MM. LAUGIER et JANSSENS

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 84

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 3111-10, il est inséré un article L. 3111-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-... - L'autorité compétente en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

OBJET

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux régions. Depuis 2016, les régions ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le Ministère de l'Éducation nationale.

Cet amendement propose d'ajouter dans le code de l'éducation une procédure de consultation des autorités organisatrices par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

---

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs (par exemple deux circuits au lieu d'un). Ceci diminuerait les temps partiels subis, améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	79 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mmes LAMURE et GRUNY, M. LEFÈVRE, Mmes MORHET-RICHAUD, IMBERT et CANAYER, MM. PRIOU, KAROUTCHI, RAISON, PERRIN, PIEDNOIR et Henri LEROY, Mme RAMOND, MM. DARNAUD, GENEST, BASCHER, COURTIAL et CUYPERS, Mme DURANTON, M. DAUBRESSE, Mme DI FOLCO, M. Daniel LAURENT, Mme BRUGUIÈRE, MM. GREMILLET et MOGA, Mmes RENAUD-GARABEDIAN et DEROMEDI et MM. BONNECARRÈRE, SCHMITZ, SAVARY et LAMÉNIÉ

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 84

...° Après l'article L. 3111-10, il est inséré un article L. 3111-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-... - L'autorité compétente en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

OBJET

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux Régions. Depuis 2016, les Régions ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le Ministère de l'Éducation nationale.

Cet amendement propose d'ajouter dans le code de l'éducation une procédure de consultation des autorités organisatrices par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs (par exemple 2 circuits au lieu d'un). Ceci diminuerait les temps partiels subis, améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	224 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. RAPIN, Mme ESTROSI SASSONE, MM. MOUILLER, VANLERENBERGHE et Bernard FOURNIER, Mme Laure DARCOS, MM. KENNEL et de NICOLAY, Mme CHAUVIN, MM. BAZIN, GUERRIAU et CHAIZE, Mme MICOULEAU, MM. HENNO, HUSSON, del PICCHIA, GUENÉ et CHASSEING, Mmes Anne-Marie BERTRAND et GARRIAUD-MAYLAM, M. DECOOL, Mme LAVARDE, MM. WATTEBLED et LE GLEUT, Mme LHERBIER, M. SEGOUIN, Mmes de CIDRAC et DEROCHE, MM. BABARY et POINTEREAU, Mme NOËL et MM. LONGUET, CHARON et MALHURET

ARTICLE 1ER

Après l'alinéa 84

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 3111-10, il est inséré un article L. 3111-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-.... – L'autorité compétente en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

OBJET

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux régions.

Cet amendement propose d'amender le code des transports afin d'intégrer une procédure de consultation des autorités organisatrices de la mobilité par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Tout d'abord pour les collectivités territoriales qui pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.



Par ailleurs, cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Enfin, elle permettrait l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs. Ceci diminuerait les temps partiels subis, améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	278 rect.
----------------	--------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DECOOL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 1ER

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Après l'article L. 214-19 du code de l'éducation, il est inséré un article L. 214-... ainsi rédigé :

« Art. L. 214-.... – L'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en œuvre et la qualité des transports scolaires, l'autorité organisatrice, compétente en matière d'organisation et de financement du transport scolaire, est consultée par écrit :

« 1<sup>o</sup> Par le recteur d'académie, sur les modifications de la structure pédagogique générale des établissements du second degré susceptibles d'entraîner des évolutions dans l'organisation des transports scolaires ;

« 2<sup>o</sup> Par le recteur d'académie, sur les modifications du calendrier scolaire régies par les dispositions du décret n<sup>o</sup> 90-236 du 14 mars 1990 fixant les conditions dans lesquelles le calendrier scolaire peut être adapté pour tenir compte de situations locales, ou par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, lorsqu'il a reçu délégation de signature pour procéder à ces modifications ;

« 3<sup>o</sup> Par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, sur :

« a) Les projets de création ou de suppression d'écoles, de regroupements pédagogiques intercommunaux ou d'établissements du second degré ;

« b) Les projets d'aménagement du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires ;

« 4<sup>o</sup> Par les chefs d'établissement, sur les projets d'aménagement du temps scolaire relevant de l'autonomie de l'établissement public local d'enseignement qui ont une incidence sur l'organisation des transports scolaires. »

### **OBJET**

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux Régions. Depuis 2016, les Régions ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le Ministère de l'Éducation nationale.

Cet amendement propose d'ajouter dans le code de l'éducation une procédure de consultation des autorités organisatrices par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs (par exemple 2 circuits au lieu d'un). Ceci diminuerait les temps partiels subis, améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	386 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. POINTEREAU, Mme SOLLOGOUB, MM. CHASSEING et DÉTRAGNE,  
Mme KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGIOTTI, BONNECARRÈRE et Alain  
MARC, Mmes BILLON et Catherine FOURNIER et M. DELCROS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article 278-0 bis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L. Les transports publics de voyageurs du quotidien » ;

2<sup>o</sup> Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics de voyageurs du quotidien qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 bis du présent code » ;

3<sup>o</sup> Au dernier alinéa du 2<sup>o</sup> du 1 du I de l'article 297, les mots : « et E à H », sont remplacés par les mots : « , E à H, L ».

II. 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis au sens de l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

---

En effet, le rôle essentiel des transports publics de voyageurs favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

Il est donc primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité comme ils le sont chez nos voisins européens : Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal ou Angleterre.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	630 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 bis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L. – Les transports publics de voyageurs du quotidien » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics de voyageurs du quotidien qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 bis du présent code » ;

3° Au dernier alinéa du 2° du 1 du I de l'article 297, les mots : « et E à H », sont remplacés par les mots : « , E à H, L ».

II. – 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à appliquer aux transports publics de voyageurs du quotidien, c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap, le taux dévolu aux produits de première nécessité.

---

En effet, le rôle essentiel des transports publics de voyageurs favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

Il est donc primordial que les transports publics soient désormais considérés comme un service de première nécessité



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	141 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 bis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« .... – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 bis du présent code ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 quater C du code général des impôts.

**OBJET**

Cet amendement tend à appliquer aux transports publics urbains et interurbains de voyageurs, notamment aux transports publics soumis à des obligations de service public comme le TER et le TET, le taux dévolu aux produits de première nécessité, soit 5,5 %, en considération de leur rôle social essentiel et de leur contribution à la réalisation des objectifs de transition énergétique. Un tel taux allègerait également la facture pour les régions et les intercommunalités, un allègement utile au moment où leurs compétences en matière de mobilité se trouvent élargies par le présent projet de loi.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	679 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT, ÉBLÉ, RAYNAL et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ERAprès l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 331-15 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 331-15-... ainsi rédigé :

« Art. L. 331-15-.... – I. – Une majoration du taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être instituée par une délibération motivée afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale a prise dans la réalisation de l'infrastructure et ne peut excéder 20 % du taux de la part communale ou intercommunale.

« II. Les dispositions du I s'appliquent à la métropole de Lyon sur la part de taxe d'aménagement prévue au 3° de l'article L. 331-2 et à la Ville de Paris sur la part de taxe d'aménagement prévue au 1° de l'article L. 331-2. »

II. – Après l'article 1584 ter du code général des impôts, il est inséré un article 1584-... ainsi rédigé :

« Art. 1584-.... – Une commune peut, sur délibération, majorer le taux de la taxe additionnelle aux droits d'enregistrement ou à la taxe de publicité foncière jusqu'à 0,5 % afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet. L'entrée en vigueur de la majoration, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. La délibération précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder quinze ans.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« La majoration s'applique lors de la première cession suivant la mise en exploitation de l'infrastructure dans ce périmètre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle fait partie a prise dans la réalisation de l'infrastructure. »

## OBJET

### AMENDEMENT D'APPEL

Lors de la réalisation de coûteuses infrastructures par financement public, difficiles à financer, il y a fréquemment de fortes hausses des valeurs immobilières autour des gares, embranchements routiers ou autoroutiers, arrêt de métros ou de trams.

Afin de faciliter le financement de celles-ci, cet amendement donne la possibilité aux collectivités de collecter une quote-part du gain suite à la construction de la structure qui l'a induit et que la collectivité a financé ou co-financé.

Il ne s'agit aucunement de la création d'une nouvelle taxe mais bien d'une revalorisation de taxes existantes dans des conditions très encadrées :

- La majoration de la taxe communale est limitée à +20% du taux en vigueur au moment de la prise de décision.

- La majoration des taxes additionnelle aux droits d'enregistrement ou de publicité foncière est limitée à 0,5 %, et n'est opérante que sur une durée prédéterminée.

- Les terrains et bâtiments concernés sont situés dans un périmètre restreint (1200 m) autour d'une gare ou station créée.

---

Un tel dispositif se révèle être de pure justice, puisque l'investissement public réalisé avec l'effort de tous, génère une plus-value aux seuls propriétaires riverains.

Le marché immobilier étant régi par la loi de l'offre et de la demande il n'y aura pas d'impact sur le prix du foncier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	42 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. VOGEL, MILON et Bernard  
FOURNIER, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et CUYPERS, Mme CANAYER, M. KAROUTCHI,  
Mme DURANTON et M. SIDO

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 1ER

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1111-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le droit consacré au premier alinéa inclut celui de se déplacer au moyen de modes de mobilité active afin de pouvoir relier par ce biais dans des conditions sécurisées, au minimum, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les zones offrant des services publics et non-publics.

« Ce droit s'exerce pleinement lorsque la distance entre les différents lieux mentionnés au deuxième alinéa est inférieure à 10 kilomètres. Il s'exerce également sur de plus longues distances, par le biais de la multimodalité.

« À ce titre, les personnes mentionnées à l'article L. 1211-1 prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements. »

**OBJET**

Malgré des politiques ambitieuses de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale ne s'est pas résorbée, à tel point qu'en 2018 plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Ces difficultés n'ont pas été résolues par les politiques menées jusqu'à ce jour alors même que 85 % des français résident à moins de 5 kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

En outre, ces politiques de transports tournées vers les modes de déplacement les plus énergivores ont conduit à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. En effet, en 2017, les transports en France sont responsables de 30% des gaz à effet de serre et de

38% des émissions de CO<sub>2</sub>. Les voitures particulières sont responsables de plus de la moitié des émissions de CO<sub>2</sub> des transports.

Or, l'urgence climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous obligent à repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement.

Le développement des mobilités actives aura également des retombées positives en matière de santé publique. Selon une étude du Commissariat général au développement durable de mai 2016, le développement de l'usage du vélo et des transports en commun présenterait un bilan positif de plus d'un milliard d'euros.

Ainsi, le présent amendement vise à reconnaître à chaque personne le droit d'utiliser un mode de transport actif afin de relier, dans des conditions sécurisées, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les lieux offrant des services publics et non publics (lieux de formation et d'enseignement, services publics, lieux d'approvisionnement en alimentation, etc.), situés à de courtes distances. Pour les plus grandes distances, la multimodalité permet encore de faire une place à la mobilité active pour une partie du trajet à parcourir.

Avec 75 % des déplacements quotidiens qui font moins de 8 kilomètres, la notion de courte distance concerne tous les déplacements inférieurs à 10 kilomètres.

Afin que ce droit soit effectif, l'État et les collectivités territoriales en charge des politiques de transports doivent prendre des mesures de mise en œuvre de ce droit, à travers notamment l'éducation des plus jeunes et la formation des adultes à l'usage du vélo ou à l'utilité des trajets à pied sur de petites distances, ainsi que par la sécurisation de ces modes de transport, afin d'encourager leur usage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1030
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER BIS

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

**OBJET**

Amendement de coordination



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	684 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. Philippe DOMINATI, Mmes BOULAY-ESPÉRONNIER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CUYPERS et DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI et GARRIAUD-MAYLAM, MM. HUSSON, LAMÉNIE, Henri LEROY et MAGRAS, Mme MICOULEAU, M. PANUNZI, Mme PUISSAT et M. REICHARDT

ARTICLE 2

I. – Après l’alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le même I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés de 50 % du montant du versement transport pour les employés concernés par l’exercice de leur activité professionnelle à distance, dans des conditions fixées par voie réglementaire. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

.... – La perte de recettes résultant pour l’État du paragraphe précédent 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.

OBJET

Les nouvelles formes d’organisation du travail permettent aux salariés, dans certains cas et grâce aux outils numériques et de communication, d’exercer leur activité professionnelle sans que leur présence physique sur le lieu de travail soit exigée.

Le télétravail peut ainsi constituer une réponse aux enjeux de mobilité dont traite ce texte.

Dès lors, afin de favoriser le développement de ces nouvelles formes de travail, les auteurs de l’amendement proposent d’exonérer les employeurs à hauteur de 50% du

versement transport pour les salariés qui exercent leur activité à distance. Il n'est en effet plus justifié de faire financer un service de transport public par les employeurs qui contribuent à résoudre sa fluidité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1022 rect.
----------------	---------------

20 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 684 rect. bis de M. Philippe DOMINATI

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mme LAVARDE, MM. GUERRIAU et REGNARD, Mme BERTHET, M. BASCHER, Mme NOËL,  
MM. CHAIZE, HENNO, RAPIN, BONHOMME, GREMILLET, MOUILLER, KAROUTCHI,  
LEFÈVRE, SAVARY et CHASSEING et Mme GRUNY

ARTICLE 2

I. – Amendement 684, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés du montant du versement transport pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet amendement par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'alinéa 4 est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

OBJET

L'amendement 684 vise à exonérer les employeurs à hauteur de 50 % du versement transport pour les salariés qui exercent leur activité à distance. Le présent sous-amendement vise à exonérer les employeurs ayant conclu un accord de télétravail du montant du versement transport pour les employés concernés plus spécifiquement à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	140
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

I. – Après l’alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Après le 3<sup>o</sup> du même I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Dans une région compétente pour l’organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

II. – Alinéas 4 et 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

3<sup>o</sup> À l’article L. 2333-66, les mots : « ou de l’organe compétent de l’établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l’organisme compétent de l’établissement public ou du conseil régional » ;

III. – Après l’article 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Le même article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de 0,20 % en additionnel au taux existant dans le ressort territorial de l’autorité organisatrice de la mobilité.

« L’Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l’organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant. » ;

## OBJET

Les auteurs de cet amendement préconisent la généralisation du versement transport au niveau régional. Il convient en effet de garantir aux régions, dans un contexte budgétaire extrêmement tendu, de nouvelles ressources notamment pour développer le système ferroviaire régional.

À travers la mise en place d'un versement transport régional, elles bénéficieraient alors d'une ressource propre, pérenne et dynamique qui, aux côtés des dotations de l'État et des ressources de la billettique, contribuerait à financer le fonctionnement et les investissements des transports de voyageurs d'intérêt régional.

Cette ressource se révèle indispensable pour permettre aux régions de répondre à certains besoins comme le renouvellement du matériel ferroviaire et d'améliorer l'offre de transport collectif de voyageurs.

Cette proposition va également dans le sens de la transition écologique en donnant les moyens aux régions de mener une politique ferroviaire ambitieuse à l'échelle de leur territoire.

Concrètement, l'instauration du versement transport régional se traduirait par un taux régional plafonné à 0,3 %, sur les zones hors périmètre de transport urbain, devenu ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, et un taux additionnel au versement transport existant dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité, plafonné à 0,2 %.

Le versement transport régional serait mis en œuvre par délibération du conseil régional et son produit serait affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports de voyageurs régionaux. Les estimations dont nous disposons montrent que, sur la base d'une telle taxation, la ressource potentielle s'élèverait à un peu plus de 850 millions d'euros.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	925
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

I. – Alinéa 5

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1<sup>o</sup> du

II. – Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

OBJET

La question des ressources pour les autorités organisatrices de la mobilité communautés de communes sans transport collectif régulier est un point important de la future gouvernance des mobilités dans les territoires ruraux.

La commission a introduit un versement mobilité réduit, plafonné à 0,3 %. Ce dispositif a l'avantage de la cohérence et de la continuité avec l'existant. Néanmoins cet élargissement de l'assiette augmenterait considérablement le nombre de petits établissements redevables, pour un rendement par établissement faible.

Le Gouvernement s'est engagé à ce que les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transports publics de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilités qu'elles organisent. D'autres solutions que le recours à versement mobilité réduit, plafonné à 0,3 % font donc l'objet d'expertise comme le recours à des impôts déjà existants telle la CFE. Le Gouvernement fera une proposition, le cas échéant, dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale.

En attendant, il est proposé de retirer cette disposition d'un versement mobilité à 0,3 % qui, s'il donne un signal qui a été entendu, n'est peut-être pas la plus adaptée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	632 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Rejeté</b>	

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mme KAUFFMANN et MM. CIGIOTTI, BONNECARRÈRE,  
Alain MARC, JANSSENS et Loïc HERVÉ

ARTICLE 2

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1<sup>o</sup> du

OBJET

L'objet de cet amendement est de revenir à la version initiale du projet de loi et de conditionner l'instauration du versement mobilité à taux plein, dont on rappelle qu'il peut aller jusqu'à 2 % dans le cas des métropoles, à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Cet amendement ne concerne pas le versement mobilité prévu à l'article 2 alinéa 13 du présent projet de Loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	557 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Philippe DOMINATI, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. BRISSON, Mme CHAIN-LARCHÉ,  
MM. COURTIAL, CUYPERS et DAUBRESSE, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. LAMÉNIE,  
Henri LEROY et MAGRAS, Mme MICOULEAU et MM. PANUNZI et PONIATOWSKI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 2

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

Cet amendement vise à supprimer l'instauration d'un versement transport à un taux de 0,3% des salaires dans les zones où les autorités organisatrices de la mobilité ne gèrent pas de service régulier de transport publics.

Créer une fiscalité nouvelle dans les territoires peu denses n'est pas une solution raisonnable, quand bien même elle viserait à donner les moyens à ces autorités d'organiser des services de mobilité. Selon la Direction Générale des Collectivités Locales, 136 EPCI ont d'ores et déjà la compétence de la mobilité ou l'exercent à travers d'autres compétences grâce à des ressources existantes. Il est donc possible de financer la mobilité sans augmenter le niveau de prélèvements obligatoires dans le pays déjà le plus fiscalisé d'Europe.

Nous devons redonner de la compétitivité aux entreprises françaises. Le versement transport est une exception nationale qui n'a que très peu d'équivalents dans le monde. Généralement, la contribution des employeurs aux transports se limite à la prise en charge d'une partie des frais de déplacements des salariés. Quand il existe une taxe spécifique affectée au financement des transports publics, comme c'est le cas dans l'État de New York avec la « Payroll Mobility Tax », le taux est bien moindre qu'en France. À New-York il est de 0,34% de la masse salariale tandis qu'à Paris les entreprises payent 2,95% des salaires bruts.

Ce n'est pas en pénalisant les entreprises, et donc in fine les contribuables, que nous participerons au développement de nos territoires.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	837 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PACCAUD, BAZIN, CHAIZE et CHARON, Mmes CHAUVIN et DEROMEDI, MM. DUFAUT, DUPLOMB et Bernard FOURNIER, Mme GRUNY, M. HUSSON, Mmes IMBERT, LAMURE et LASSARADE, M. LEFÈVRE, Mme LOPEZ, M. MAYET, Mme MORHET-RICHAUD et MM. NOUGEIN, PIEDNOIR, RAPIN, SOL et VOGEL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 2

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

Une nouvelle disposition propose d'instaurer le versement mobilité à hauteur de 0.3% de la masse salariale dans les zones non encore couvertes.

Cette nouvelle taxe augmente une fois de plus les impôts sur les Entreprises alors qu'elles versent déjà plus de 6 milliards d'Euros au titre du versement transport. Elle risque d'avoir de graves conséquences sur l'attractivité des territoires dans les zones à faible densité économique.

Cet amendement propose de supprimer cette nouvelle imposition.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	403 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 2

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les dispositions du treizième alinéa du présent I ne sont alors pas applicables.

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de maintenir la possibilité offerte aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui ne souhaitent pas organiser de services réguliers de transport de personnes de pouvoir instaurer un versement mobilité à taux réduit de 0,3% pour financer des services de mobilités actives ou relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteurs. Il est cependant important de veiller à ce que le taux réduit ne puisse pas être supérieur à 0,3%.

Or, l'article 2 prévoit, dans ses alinéas 12 et 13, que les communautés de communes, qui n'organisent pas de service régulier de transport public de personnes, puissent instaurer un versement mobilité au taux réduit de 0,3%. Tel que placé dans le texte, il leur serait également possible de bénéficier du bonus « communes touristiques » au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme qui permet de majorer de 0,2% le taux applicable. Elles pourraient donc, sans organiser de service régulier, instaurer un taux de versement mobilité de 0,50% beaucoup trop proche de celui d'une AOM de moins de 100 000 habitants qui organiserait, elle, un service régulier de transport public de personnes et qui ne pourrait pas bénéficier de la majoration « communes touristique » (0,55% pour les communes et 0,60% pour les intercommunalités).





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	437 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE et MM. ARNELL, CORBISEZ, COLLIN, CASTELLI, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et GABOUTY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Après l'alinéa 3

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Le même article L. 2333-64 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« .... – En Île-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 destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient au moins onze salariés.

« Dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup>, le versement transport est majoré de 5 %.

« Dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km<sup>2</sup>, un abattement de 5 % est appliqué sur le versement transport. » ;

OBJET

En Ile-de-France, les départements à forte densité démographique bénéficient d'un maillage fort en transports en commun pour desservir les zones d'emplois.

Si le versement transport est déjà modulé en fonction des territoires dans la Région, les disparités importantes et les déséquilibres croissants entre la zone très dense et le reste de l'Ile-de-France, en matière de dessertes ou de répartition des investissements, justifient qu'un effort supplémentaire soient demandés aux entreprises du cœur de l'agglomération qui bénéficient de la majorité des infrastructures de transports dans la région parisienne.

À contrario, dans les départements à faible densité démographique, les entreprises sont bien trop souvent pénalisées par le manque de desserte et les difficultés liées à la régularité des transports en commun.

Cet amendement propose donc de majorer le versement transport de 5 % dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup> et d'appliquer un abattement de 5% dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km<sup>2</sup>.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	139
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

I. – Après l’alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Au même deuxième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

...) Au troisième alinéa, le taux : « 0,85 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

II. – Après l’alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Au quatrième alinéa, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

...) Au cinquième alinéa, le taux : « 1,75 % » est remplacé par le taux : « 2,5 % » ;

OBJET

Alors que le réchauffement climatique progresse dangereusement, il y a urgence à réduire la place de la voiture dans les déplacements, particulièrement en ville. Le développement de l’offre de transports collectifs dans toutes les agglomérations en France est une priorité pour permettre de réduire la part modale de l’automobile. Actuellement, la principale ressource des autorités organisatrices de transport collectif est le versement transport des entreprises. Mais leur capacité de fixer le taux du versement transport est limitée par des taux plafond particulièrement bas, en particulier pour les petites et moyennes agglomérations où la part modale de l’automobile est la plus importante. Le taux du versement transport a augmenté de façon conséquente durant les dernières années en Ile-de-France. Mais cela n’a pas été le cas en province. Cet amendement permet un relèvement des taux plafond qui donnera toute latitude aux autorités organisatrices pour développer l’offre de transport public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	582 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 2

Alinéa 11

Rétablir le d dans la rédaction suivante :

d) Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, si l’infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé a fait objet d’un débat public, décidé par une commission nationale, en raison de son caractère national au regard de ses enjeux, ce taux pourra être majoré de 0,3 % pendant la durée de financement du projet. Cette majoration devra faire l’objet d’une consultation préalable du comité de partenaires prévu à l’article L. 1231-5 du code des transports. Cette majoration ne saurait avoir pour finalité de compenser la gratuité totale des transports. » ;

OBJET

Le produit du versement transport représente la part majoritaire des ressources propres des autorités organisatrices de la mobilité. Mais une grande partie, voire la totalité et au-delà même de ce produit, est consacrée à l’exploitation des réseaux de transport existant; en conséquences, c’est une part importante de la fiscalité locale versée par les citoyens contribuables qui doit venir équilibrer le budget de toute autorité organisatrice souhaitant garantir une mobilité quotidienne de qualité au sein de son ressort territorial.

Or, l’amélioration de la mobilité du quotidien est un objectif majeur de la Loi d’Orientation des Mobilités.

Certains territoires de province souhaitent améliorer le quotidien des français, dans un souci de soutien à la croissance économique locale, avec des répercussions très importantes à l’échelle nationale.

Ces territoires portent des projets dont l'ambition dépasse leurs frontières, et font objet de reconnaissance d'un intérêt national par un organe indépendant, la commission nationale du débat public, qui donne ainsi un « label » national à certains projets clairement identifiés.

La réalisation de ces projets justifie la nécessité de trouver des ressources complémentaires, ce que propose cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	402 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB, Nathalie DELATTRE et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Après l'alinéa 16

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2333-67 est ainsi rédigé :

« II. – Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité par substitution au sens du II de l'article L. 1231-1 du code des transports, elle peut instaurer le versement mobilité au taux de 0,3 % maximum des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code, dans le ressort territorial des communautés de communes et des communes non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auxquelles elle s'est substituée. Les seuils d'assujettissement sont calculés à l'échelle de chaque ressort territorial. Ce versement mobilité est exclusivement affecté au financement des services de mobilité active ou relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteurs. La délibération énumère les services, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

« Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues aux articles L. 2333-64 à L. 2333-75.

« Toute modification de taux entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier ou au 1<sup>er</sup> juillet de chaque année. La délibération fixant le nouveau taux est transmise, par l'autorité organisatrice de la mobilité ou la région qui s'est substituée à l'autorité organisatrice de la mobilité, aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1<sup>er</sup> novembre ou le 1<sup>er</sup> mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates. » ;

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de donner la possibilité à une région, lorsqu'elle intervient en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité par substitution, de pouvoir lever, un versement mobilité sur le ressort territorial de la communauté de communes ou

---

de la commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre à laquelle elle s'est substituée.

Ce versement mobilité est plafonné à 0,3% pour l'exercice des compétences mobilités actives et partagées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	743 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. JACQUIN, HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL et TISSOT, Mmes Gisèle JOURDA et ARTIGALAS, MM. DURAN, SUTOUR, CARCENAC  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 2

I. – Après l’alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le même article L. 2333-67 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l’article L. 2333-65 peut être majoré par le syndicat mixte mentionné à l’article L. 1231-10 du code des transports sur le ressort du ou des espaces à dominante urbaine le composant dans les limites de 2,95 %.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. » ;

II. – Après l’alinéa 29

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première phrase du second alinéa, le taux : « 0,5 % » est remplacé par le taux : « 0,95 % » ;

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

...- L’article L. 1231-12 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat mixte créé en application du premier alinéa peut instituer le versement mobilité défini à l’article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales dans les conditions suivantes :



« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2333-65 du même code est fixé par le syndicat mixte dans les limites de 2,95 % dans le ressort territorial du ou des espaces à dominante urbaine le composant ; de 2 % dans le reste de son périmètre territorial de compétence.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. »

### **OBJET**

La loi d'orientation des mobilités revêt un caractère crucial pour l'avenir de notre pays.

Elle doit permettre d'offrir aux Français un véritable service plus efficace et plus accessible, une mobilité du « porte-à-porte » c'est-à-dire une meilleure intermodalité. L'enjeu est « la vie (plus) simple » : franchir la voie rapide qui sépare la gare des arrêts de bus, passer de sa voiture ou de son vélo au TER (à l'heure), ne pas être confronté à des titres de transport, des tarifs et des interlocuteurs multiples pour le car, le tram, le train, etc. En bref, éviter un parcours du combattant pour l'utilisateur.

Pour cela, il faut aménager une meilleure organisation des services de transports. Régions, départements, métropoles et agglomérations doivent pouvoir se réunir localement pour ne former plus qu'une seule et unique autorité organisatrice des mobilités, selon les modalités et le degré d'intégration correspondant à chaque circonstance locale. Les modes de financement de ces compétences doivent être adaptés à cette coopération renouvelée.

Tel est l'objet de l'amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	387 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN et MM. CIGOLOTTI,  
Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE, Alain MARC et CAPO-CANELLAS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 2

Après l'alinéa 20

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2333-70 est ainsi modifié :

- a) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;
- b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre ces derniers et les organismes de recouvrement » ;

**OBJET**

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge des politiques de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement des réseaux de transports publics urbains.

Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM. Cet amendement a donc pour objectif d'améliorer ce suivi par le partage du secret professionnel entre AOM et organismes de recouvrement pour permettre un échange d'informations plus exhaustif ainsi que des actions de fiabilisation des bases de VM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	388 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN  
et MM. CIGOLOTTI, Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC

ARTICLE 2

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2531-6 est ainsi modifié :

c) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;

d) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre Île- de-France Mobilités et les organismes de recouvrement » ;

OBJET

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour Ile-de-France Mobilités, en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge de la politique de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement du réseau francilien.

Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM. Cet amendement a donc pour objectif d'améliorer ce suivi par le partage du secret professionnel entre Ile-de-France Mobilités et les organismes de recouvrement pour permettre un échange d'informations plus exhaustif ainsi que des actions de fiabilisation des bases de VM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	646 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PELLEVAL et Loïc HERVÉ, Mmes BERTHET, NOËL et VULLIEN, M. LUCHE,  
Mmes MICOULEAU et VERMEILLET, MM. PANUNZI, LE NAY et LONGEOT,  
Mme MORHET-RICHAUD, MM. MOGA, CHAIZE et SIDO, Mmes PUISSAT et DEROMEDI,  
M. CHARON, Mme JOISSAINS, MM. GENEST et Bernard FOURNIER, Mme BILLON et  
MM. RAPIN et SAVIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Alinéa 28

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

OBJET

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	258 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. GREMILLET et CHAIZE, Mmes DEROMEDI et RAMOND, MM. MORISSET et MAGRAS, Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, BONHOMME, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, M. HUSSON et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 2

Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

OBJET

L'article 2 du projet de loi d'orientation des mobilités transforme le versement transport en « versement mobilité » (VM), en vue de clarifier sa finalité, incluant les nouvelles mobilités, actives et partagées. Dans le cadre de cet article, l'alinéa 27 modifie l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales relatif au versement mobilité additionnel pouvant être institué par un syndicat mixte de transport, et institue une nouvelle faculté offerte à un syndicat mixte de transport, par décision motivée, de réduire ou de porter à zéro, le taux du versement mobilité additionnel sur le périmètre de certains établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui le composent. L'alinéa 32 précise, lui, que cette modulation s'appuiera sur un critère déterminé par le syndicat à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal, tel que défini à l'article L. 2334-4 et qu'elle devra être en rapport avec l'écart constaté entre les différents EPCI à l'aune de ce critère.

Si la possibilité de minorer le versement mobilité additionnel pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés peut se justifier et devenir un levier important de compétitivité des territoires et de revitalisation des espaces économiques en difficulté, elle ne peut s'exercer au détriment des populations et de leurs besoins de mobilité. Ainsi, la réduction ou la suppression ne saurait être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient. Tel est l'objet du présent amendement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	322 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, JOMIER, LOZACH, JEANSANNETAS et DURAN,  
Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS, Gisèle JOURDA et JASMIN et  
M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

OBJET

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	465 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES  
et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 2

Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

OBJET

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	406 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes VULLIEN, KAUFFMANN et SOLLOGOUB, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS,  
BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mmes BILLON et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Alinéas 35 et 36

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Pour favoriser la création ou l'extension de syndicats mixtes de droit commun, l'article 2 prévoit la possibilité de moduler les taux de versement mobilité par EPCI membre. Cette mesure pourrait remettre en question les équilibres financiers des syndicats mixtes existants puisque certains EPCI pourraient demander une révision du taux de versement mobilité appliqué sur leur territoire.

Cette mesure pourrait donc complexifier les relations entre EPCI au sein des syndicats mixtes voire entraîner une concurrence territoriale entre EPCI du syndicat mixte selon les taux de VT appliqués.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	526 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LUREL, Mme JASMIN, M. ANTISTE, Mme CONCONNE, M. TEMAL, Mme GHALI et  
MM. RAYNAL, LALANDE, DAUDIGNY et MONTAUGÉ

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 2

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les mesures fiscales et budgétaires envisagées pour renforcer les moyens octroyés aux autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes afin d'assurer les autres services de mobilité qu'elles organisent.

**OBJET**

Dans son exposé des motifs, le texte du Gouvernement précise que pour l'application de l'article 2 - qui crée le versement mobilité en remplacement de l'actuel versement transport -, le Gouvernement « s'assurera, le cas échéant dans le cadre d'une prochaine loi de finances rectificative, que les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilité qu'elles organisent ».

Cet amendement d'appel propose ainsi que le Gouvernement précise les orientations, voies et moyens qu'il sous-entend par cette phrase sibylline.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	441 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, ARTANO, ROUX et ARNELL, Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN,  
CASTELLI et GABOUTY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 2

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

1<sup>o</sup> Le septième alinéa du I de l'article L. 2333-41 est supprimé ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 4331-3, il est inséré un article L. 4331-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 4331-3-.... – I. – Une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, uniquement pour la catégorie d'hébergement cité au II du présent article, peut être instituée par délibération prise par le conseil régional avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année pour être applicable à compter de l'année suivante.

« II. – Le tarif de la taxe de séjour forfaitaire est arrêté par délibération du conseil régional conformément au barème suivant :

« (En euros)

Catégories d'hébergement	Tarif plancher	Tarif plafond
Meublés de tourisme et hébergements assimilés en attente de classement ou sans classement	0,20	0,75

« Les limites de tarif mentionnées au tableau constituant le deuxième alinéa sont, à compter de l'année suivant, celles au titre de laquelle elles s'appliquent pour la première fois, revalorisées chaque année dans une proportion égale au taux de croissance de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, de l'avant-dernière année. Lorsque les limites tarifaires ainsi obtenues sont exprimées par des nombres avec plus d'un chiffre après la virgule, elles sont arrondies au dixième d'euro, les fractions d'euro inférieures à 0,05 € étant négligées et celles égales ou supérieures à 0,05 € étant comptées pour 0,1 €.

« Lorsqu'en raison de cette revalorisation, le tarif adopté par la collectivité ne correspond plus à l'une des valeurs mentionnées dans le tableau constituant le troisième alinéa, le tarif applicable au titre de l'année de revalorisation du barème est celui mentionné au même tableau et dont la valeur est immédiatement inférieure ou immédiatement supérieure à celle qui résulte de cette délibération.

« Un décret en Conseil d'État détermine le contenu et fixe la date de publication des informations qui doivent être tenues à la disposition des redevables, afin de permettre à ces derniers de déterminer le tarif de la taxe de séjour forfaitaire applicable sur le territoire des régions ayant institué la taxe de séjour forfaitaire.

« III. – La taxe de séjour forfaitaire est assise sur la capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe et le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture de l'hébergement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« Le montant de la taxe due par chaque redevable est égal au produit des éléments suivants :

« 1° Le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe ;

« 2° Le tarif de la taxe fixé par le conseil régional en application du I ;

« 3° Le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture ou de mise en location de l'hébergement ou de l'établissement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« IV. – Pour l'application du II, le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe correspond au nombre de personnes que celui-ci est susceptible d'héberger. Ce nombre d'unités fait l'objet, selon les modalités délibérées par le conseil régional, d'un abattement en fonction de la durée de la période d'ouverture de l'établissement, dont le taux est compris entre 10 et 50 %.

« V. – Le produit de la taxe de séjour ou de la taxe de séjour forfaitaire est affecté aux dépenses destinées à favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations. »

### **OBJET**

Cet amendement a pour objet de changer l'affectation de la taxe sur les meublés touristiques non classés dite plus communément taxe « AirBnb ».

Aujourd'hui, ce sont les communes dans lesquelles sont localisés les meublés touristiques qui perçoivent cette recette. Elles bénéficient donc en majorité aux collectivités territoriales déjà très bien loties en matière d'infrastructures.

Cet amendement vise à changer l'affectation de cette taxe avec un partage de son produit à l'échelle régionale. Les conseils régionaux auront la charge de consacrer les crédits de cette nouvelle recette pour favoriser le développement et la modernisation des lignes de

---

transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	926
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

La commission a introduit l'article 2 bis qui affecte une part de TICPE en faveur des communautés de communes qui lèvent le versement mobilité avec un rendement plus faible qu'un seuil, déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen par habitant pour les « grandes » AOM urbaines à savoir les communautés d'agglomération, métropoles, communautés urbaines, syndicats mixtes. Cette part de TICPE viendrait compenser la communauté de communes à hauteur du seuil, et ferait l'objet d'un contrat avec l'État.

La question des ressources pour les communautés de communes AOM présentant un potentiel de fiscalité moindre (lié à un dynamisme économique moindre) pose la question de la solidarité nationale ou locale. La question doit être regardée finement et en cohérence avec celle des ressources pour les communautés de communes AOM sans transport collectif régulier ; sur ce point la commission a adopté le versement mobilité réduit à 0,3 %.

Le gouvernement s'est engagé à faire une proposition sur le sujet. En attendant, il est proposé de retirer cet article qui, s'il donne un signal qui a été entendu, pose la question à la fois de son application, de son financement, de sa pertinence avec les besoins, sans qu'aucun impact n'ait été étudié.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	509
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MOGA, DELCROS et LONGEOT, Mme VULLIEN  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 2 BIS

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le rapport entre le rendement du versement et le nombre d'habitants de la communauté de communes est pondéré par la densité de population.

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de prendre en compte la densité de la population pour l'application du mécanisme de péréquation verticale mis en place par l'article 2 bis. En effet, cet article prévoit que, en cas de faible rendement du versement mobilité, une communauté de commune puisse bénéficier d'un complément de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Il prévoit de calculer l'éligibilité de la communauté de commune au dispositif en fonction du nombre de ses habitants. Le présent amendement introduit également le critère de leur répartition pour que les communautés de commune dont la densité de population est faible puissent aussi en bénéficier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	648 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, CHAIZE, BONNE, GENEST, SIDO, VOGEL et PELLEVAT, Mme KELLER, MM. Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME et BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation.

OBJET

La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagement cyclables au niveau régional. Sa notoriété d'une part et son rôle d'itinéraire magistral notamment en entrée des agglomérations d'autre part en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires.

Si la Région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables il est important de souligner son rôle en tant qu'AOM sur :

1. La planification d'un schéma cyclable régional de référence, cohérent avec les schémas de niveau supra (européen>national) et de niveau infra (départements, métropoles, intercommunalités et communes) ;
2. La coordination pour la mise en œuvre de ce schéma, et notamment la nécessaire cohérence des itinéraires régionaux avec les schémas départementaux, métropolitains, intercommunaux, etc.; cette coordination intègre également le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre.



3. Une contribution à la mise en œuvre de ce schéma, par l'intermédiaire des collectivités depositaires de la compétence voirie sur leur domaine public ou en superposition de d'affectation sur le domaine de tiers.
4. Les services nécessaires au développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens en complémentarité ou non avec les transports en commun.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	703 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHE, GARRIAUD-MAYLAM et Marie MERCIER, M. HUSSON,  
Mme Laure DARCOS, MM. Henri LEROY et Daniel LAURENT, Mme LASSARADE,  
MM. CHARON, SAURY et PRIOU et Mmes DURANTON et BILLON

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation.

OBJET

Le présent amendement vise à confirmer le rôle des autorités organisatrices de la mobilité dans la définition des schémas de planification des infrastructures cyclables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	287 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La création et l'entretien des infrastructures végétales nécessaires au développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

OBJET

Cet amendement vise à s'assurer que les futurs projets de mobilité mis en œuvre par les autorités organisatrices compétentes tiennent compte du végétal, et que les infrastructures vertes soient envisagées comme des réponses essentielles aux défis de la mobilité de demain.

Le Gouvernement fait de la réussite de la transition écologique l'un des objectifs de ce projet de loi. Il convient donc de faire en sorte de garantir la place des infrastructures vertes dans les politiques de mobilité. Elles constituent un atout pour protéger la biodiversité, améliorer le cadre de vie et la santé des habitants mais aussi pour favoriser l'attractivité des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	143 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional

par les mots :

est adopté suite à un vote favorable d'au moins deux tiers des assemblées délibérantes des personnes publiques associées à la concertation

**OBJET**

L'article 4 rend les régions uniques responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, sans évoquer de concertation avec les autres collectivités et autorités organisatrices de la mobilité (AOM) du territoire.

Afin de favoriser la coopération entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM), d'assurer la cohérence des services déployés et de permettre une meilleure efficacité des politiques de mobilité, la commission du développement durable a amendé le texte pour que ces bassins soient plutôt définis et délimités à l'issue d'une phase de concertation pilotée par la région. Cette concertation associe les AOM concernées et les syndicats mixtes dits « SRU », lorsqu'ils existent.

Les auteurs de cet amendement souhaitent aller plus loin en indiquant que la carte issue de cette élaboration partenariale devra ensuite être validée par le vote d'au moins deux tiers des partenaires associés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	408 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes VULLIEN, KAUFFMANN et SOLLOGOUB, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI,  
BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme BILLON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional

par les mots :

est adopté suite à un vote favorable d'au moins deux tiers des assemblées délibérantes des personnes publiques associées à la concertation

**OBJET**

L'article 4 rend les régions responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, en concertation notamment avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire.

Afin d'entériner le caractère consensuel du projet de cartographie ainsi élaboré, le présent amendement conditionne son adoption au vote favorable d'au moins deux tiers des partenaires associés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	575 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 4

Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le contrat opérationnel de mobilité fixe les modalités de coordination des réseaux et de continuité des services de mobilité en particulier aux différents points de connexion entre les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3.

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement souhaitent préciser que les contrats de mobilité auront notamment pour objectif de fixer les modalités de coordination des services organisés par les différentes AOM du bassin de mobilité, et d'assurer la continuité des services de mobilité, notamment au niveau des gares ferroviaires, routières, et des pôles d'échanges multimodaux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	410
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le contrat est élaboré pour une durée de six ans. Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi.

**OBJET**

Certaines régions, en raison de leur taille, seront signataires de plus d'une quinzaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation faite d'un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités.

De ce fait, le présent amendement propose de ne plus faire référence à la notion de « bilan annuel ».

Par ailleurs, il précise que les contrats opérationnels sont en vigueur pour une durée de 6 ans, durée concomitante avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires.

De la sorte, l'évaluation au bout de 3 ans prévue par l'alinéa 17 consistera en une évaluation du contrat à mi-parcours, pouvant, si les résultats l'exigent, mener à une révision du document.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	775 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme JASMIN, M. LUREL, Mme CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 4

Alinéa 17

Après le mot :

ans

insérer les mots :

portée à la connaissance des usagers

OBJET

Par souci de transparence de l'action publique, le but de cet amendement est de permettre aux usagers d'être informés sur l'évaluation qui sera faite des contrats opérationnels de mobilité par les autorités organisatrices.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	983 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GREMILLET, Mme RAMOND, MM. VASPART, BONNE, MORISSET et MAGRAS,  
Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIÉ, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, RAISON,  
BONHOMME, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, M. DUPLOMB et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 17

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L.1215-1-.... – La région assure au niveau régional la coordination des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables établis par les autorités organisatrices de la mobilité en application de l'article L. 1214-2 du code des transports. Cette coordination veille à assurer un niveau de service homogène au sein de la région, en évitant notamment l'apparition de zones mal desservies. Elle prend en compte les contraintes et les possibilités d'alimentation électrique à partir des réseaux publics de transport et de distribution. Elle s'exerce en y associant les gestionnaires des réseaux de transport et de distribution compétents. Elle prend la forme d'avis favorable ou à défaut de recommandations transmises aux autorités organisatrices de la mobilité à l'origine des schémas directeurs. »

**OBJET**

Cet amendement vise à inciter les autorités organisatrices de la mobilité, à établir des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont la coordination pourra être mise en œuvre par la Région.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	795
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

I. – Alinéa 19

remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe a minima des représentant des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Elles le

II. – Alinéa 20

Remplacer les mots :

du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1

par les mots :

du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1

III. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

mentionné à l'article L. 1215-1

**OBJET**

Crée par le présent projet de loi, le comité des partenaires sera instauré par chaque autorité organisatrice de la mobilité et autorité organisatrice de la mobilité régionale, et consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information.

L'autorité organisatrice de la mobilité le consultera également avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité, ainsi que l'adoption du plan de mobilité ou tout document planification sa compétence.

Le présent amendement précise la vocation essentielle de ce comité à savoir le dialogue avec les usagers/ habitants et les employeurs, premiers concernés par les services publics mis en place en tant que bénéficiaires, demandeurs et financeurs. C'est le cœur « non négociable » du dialogue de proximité, le reste étant laissé, de façon légitime, à l'appréciation des collectivités selon les acteurs en présence sur leur territoire et leur représentativité.

La rédaction est ainsi inspirée de ce qui existe pour les conseils de quartier dans le code général des collectivités territoriales, et permet par ailleurs de s'affranchir de la voie réglementaire ce qui décalerait d'autant la création de ces comités.

Enfin, il est précisé que le bassin de mobilité mentionné est celui introduit à l'article L. 1215-1 du code des transports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1040
----------------	------

20 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 795 de M. MARCHAND et les membres du groupe  
La République En Marche

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Amendement n<sup>o</sup> 795, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

OBJET

L'article 4 du projet de loi crée un comité des partenaires qui devra être consulté par les AOM avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place. Il est prévu que la composition de ce comité de partenaires soit fixée par voie réglementaire. L'exposé des motifs précise que ce comité rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. L'amendement 795 vise à s'assurer que le comité de partenaires comprendra des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

Les auteurs du sous-amendement souhaitent s'assurer que le comité de partenaires comprendra l'ensemble des partenaires sociaux, dont notamment les représentants des syndicats de salariés.

Il est en effet important que les nouvelles offres de mobilité ou la politique tarifaire ne soient pas faites en dehors de toute vision sociale des travailleurs et entreprises contribuant à ces services de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	806
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéa 19

Remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe a minima des représentant des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que les acteurs de la sphère sociale et de la mobilité. Elles le

**OBJET**

Crée par le présent projet de loi, le comité des partenaires sera instauré par chaque autorité organisatrice de la mobilité et autorité organisatrice de la mobilité régionale, et consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information.

L'autorité organisatrice de la mobilité le consultera également avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité, ainsi que l'adoption du plan de mobilité ou tout document planification sa compétence.

Le présent amendement précise les parties prenantes essentielles au comité des partenaires afin de permettre le dialogue entre tous, d'ouvrir une réflexion collective sur les solutions de mobilités et ainsi mettre fin à une réflexion en silo des différents acteurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1041
----------------	------

20 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 806 de M. MARCHAND et les membres du groupe  
La République En Marche

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 4

Amendement n<sup>o</sup> 806, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

OBJET

L'article 4 du projet de loi crée un comité des partenaires qui devra être consulté par les AOM avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place. Il est prévu que la composition de ce comité de partenaires soit fixée par voie réglementaire. L'exposé des motifs précise que ce comité rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. L'amendement 795 vise à s'assurer que le comité de partenaires comprendra des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

Les auteurs du sous-amendement souhaitent s'assurer que le comité de partenaires comprendra l'ensemble des partenaires sociaux, dont notamment les représentants des syndicats de salariés.

Il est en effet important que les nouvelles offres de mobilité ou la politique tarifaire ne soient pas faites en dehors de toute vision sociale des travailleurs contribuant à ces services de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	428 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BABARY et LEFÈVRE, Mmes CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et RAIMOND-PAVERO,  
MM. MOUILLER et COURTIAL, Mme LASSARADE, MM. HUSSON et MAGRAS, Mme GRUNY,  
MM. SAVARY et PRIOU, Mme DEROMEDI, MM. HUGONET et SIDO, Mme LAMURE et  
MM. LONGUET et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Alinéa 19

Après les mots :

définie par voie réglementaire

insérer les mots :

et selon les règles de représentativité définie en application des articles L. 2152-1 à L. 2152-6 du code du travail pour les organisations patronales et de l'article 25-1 de la loi n<sup>o</sup> 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations pour les associations d'usagers

OBJET

Le projet de loi prévoit la création d'un Comité des partenaires. C'est le signe d'une volonté de dialogue avec les financeurs et les usagers qui composeront ce comité. Ce comité devra être le garant du dialogue avec les autorités compétentes et il devra répondre à deux caractéristiques majeures : inclure les entreprises de la mobilité (les AOM n'ayant pas le monopole de l'organisation des transports) et assurer la représentativité des acteurs présents dans ce comité. Ce point est majeur pour que le dialogue proposé puisse être sincère et prendre en compte l'ensemble des problématiques des employeurs et des apporteurs de solution qui ne se limitent donc pas aux AOM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	412 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB, Nathalie DELATTRE et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC, Mmes BILLON et Catherine FOURNIER et M. DELCROS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 19

Après les mots :

qu'elles consultent

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

au moins une fois par an pour échanger notamment sur l'offre de mobilité, la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

**OBJET**

Cet amendement vise à réunir au moins une fois par an le comité des partenaires pour échanger avec les parties prenantes sur la politique de mobilité de l'autorité organisatrice. La rédaction précédente prévoyait sa tenue essentiellement en cas d'évolutions substantielles de l'offre ou de la politique tarifaire. Ces évolutions n'étant pas régulières pour tous les réseaux, il est donc préférable de réunir annuellement ce comité pour impliquer davantage les parties prenantes à la politique de mobilité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	482 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD, LÉONHARDT et LABBÉ et Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

I. - Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

II. - Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa et un paragraphe ainsi rédigés :

...° L'article L. 2121-9-1 est abrogé.

...- Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018 1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.

**OBJET**

Le comité des partenaires créé par l'article 4 de la LOM répond aux ambitions des comités de desserte ferroviaire qui avait été créés par le pacte ferroviaire. Pour éviter la multiplication des échelons de structures consultatives qui complexifient la gouvernance de la mobilité, sans plus-value notable, il est proposé de supprimer le comité de desserte ferroviaire (plus limité que le comité des partenaires prévus dans la LOM, car il ne concerne que le mode ferroviaire alors que le comité des partenaires est multimodal).



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	1000 rect. bis
----	----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, PIEDNOIR, GROSIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, MM. VASPART et MAYET, Mme DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, PONIATOWSKI et RAPIN

ARTICLE 4

I. - Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

II. - Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa et un paragraphe ainsi rédigés :

...° L'article L. 2121-9-1 est abrogé.

...- Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.

**OBJET**

Le comité des partenaires créé par l'article 4 de la LOM répond aux ambitions des comités de desserte ferroviaire qui avait été créés par le pacte ferroviaire. Pour éviter la multiplication des échelons de structures consultatives qui complexifieraient la gouvernance de la mobilité, sans plus-value notable, il est proposé de supprimer le comité de desserte ferroviaire (plus limité que le comité des partenaires prévus dans la LOM, car il ne concerne que le mode ferroviaire alors que le comité des partenaires est multimodal).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	613 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 4

Alinéa 21

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À sa demande, le département en est membre.

OBJET

Il s'agit de permettre au département d'être membre du comité des partenaires, s'il le demande.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	411 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme BILLON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 25, au début

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale en est membre.

**OBJET**

Le syndicat mixte de type loi SRU dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type loi SRU existant sur son territoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	580 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 30

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que des représentants des partenaires sociaux représentatifs

OBJET

L'article 4 du projet de loi crée un comité des partenaires qui devra être consulté par les AOM avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place. Il est prévu que la composition de ce comité de partenaires soit fixée par voie réglementaire. L'exposé des motifs précise que ce comité rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Relayant l'inquiétude de certains syndicats de salariés, les auteurs de l'amendement souhaitent s'assurer que le comité de partenaires comprendra également lors de sa création l'ensemble des partenaires sociaux, dont notamment les représentants des syndicats de salariés.

Il est en effet important que les nouvelles offres de mobilité ou la politique tarifaire ne soient pas faites en dehors de toute vision sociale des travailleurs et entreprises contribuant à ces services de mobilité, en particulier en Ile-de-France. Il ne serait pas acceptable que le *dumping* social puisse par exemple servir de variable d'ajustement.

La participation de partenaires sociaux à ce comité devant donc être confirmée par les mesures réglementaires conformément aux dispositions de l'article L.1231-5, il s'agit donc de sécuriser cette participation par la loi au même titre que celle des communes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	442 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. LÉONHARDT, ARTANO et ROUX, Mme Maryse CARRÈRE et MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

ARTICLE 4

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le premier alinéa de l'article L. 1241-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de sièges de la Ville de Paris et de chaque département est établi à la proportionnelle du nombre d'habitants. »

OBJET

Alors que Paris ne représente que 18% de la population totale de la région Ile-de-France, la ville de Paris dispose de cinq sièges au Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités quand les autres départements Franciliens n'en ont qu'un seul.

De cette gouvernance déséquilibrée découle une politique de financement des transports tout aussi déséquilibrée entre les départements franciliens.

Or, il convient de rappeler que la seule mesure efficace pour réduire les embouteillages et la pollution consiste à investir massivement pour le développement et la modernisation des transports dans les territoires les plus éloignés de la zone dense, là où les déplacements en voitures sont malheureusement souvent contraints par l'absence d'alternative fiable.

Pour répondre à ces enjeux économiques, sociaux et environnementaux cruciaux pour l'avenir de la région, il est donc proposé de rectifier cette disparité dans la gouvernance d'Ile de France Mobilités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	508 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, ARTANO et ROUX, Mme JOUVE et MM. ARNELL, Alain BERTRAND,  
COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 4

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1241-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les représentants des entreprises disposent à minima de 10 % des sièges au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. »

**OBJET**

Par leur contribution au titre du versement transport, les entreprises sont les principales financeuses d'Ile-de-France Mobilités.

Elles ne disposent pourtant, au travers de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, que d'un seul siège sur 29 au total au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Cet amendement vise à rééquilibrer cette représentation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	267 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, LE NAY, DELAHAYE, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN,  
MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON et MM. CAPO-CANELLAS et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 7° À l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports, à l'aménagement des gares et à la mise en place d'un schéma régional des véloroutes conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement ; »

**OBJET**

Pour répondre à l'objectif de développement des mobilités actives fixé par la présente loi, la région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, doit mettre en place un schéma régional des véloroutes sur son territoire.

La planification de ce schéma devra être cohérente avec les schémas existants au niveau européen et national, départemental et intercommunal.

Le schéma régional des véloroutes facilitera l'utilisation du vélo sur de longues distances en vélo, grâce également au développement des vélos à assistance électrique et de la multimodalité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	900
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 4

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 7° À l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports, à l'aménagement des gares et à la mise en place d'un schéma régional des véloroutes conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement ; »

OBJET

Pour répondre à l'objectif de développement des mobilités actives fixé par la présente loi, la région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, doit mettre en place un schéma régional des véloroutes sur son territoire.

La planification de ce schéma devra être cohérente avec les schémas existants au niveau européen et national, départemental et intercommunal.

Le schéma régional des véloroutes facilitera l'utilisation du vélo sur de longues distances en vélo, grâce également au développement des vélos à assistance électrique et de la multimodalité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	784 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. RAISON et PERRIN, Mme VERMEILLET, M. PIEDNOIR, Mme CHAIN-LARCHÉ, M. MOUILLER, Mme Marie MERCIER, M. HUSSON, Mme LAMURE, MM. RAPIN et VOGEL, Mme IMBERT, MM. GREMILLET, WATTEBLED, PRIOU, BABARY, POINTEREAU, MAGRAS, LONGUET et LONGEOT, Mme VULLIEN, M. GUERRIAU, Mme SOLLOGOUB, MM. Daniel LAURENT, CHASSEING et de NICOLAY, Mme CHAUVIN, M. LAUGIER, Mmes RAMOND et NOËL, MM. GUENÉ et CHAIZE, Mme MICOULEAU, M. VASPART, Mme MÉLOT, MM. SOL et BASCHER, Mmes ESTROSI SASSONE, BRUGUIÈRE, DESEYNE et Laure DARCOS, MM. Jean-Marc BOYER et DUPLOMB, Mmes MALET, GOY-CHAVENT, FÉRAT et LOPEZ, MM. CHEVROLLIER et CUYPERS, Mme RAIMOND-PAVERO, M. LUCHE, Mme LOISIER, M. GROSPERRIN, Mme BERTHET, MM. REVET et DECOOL, Mmes DEROCHÉ et DEROMEDI, MM. Alain MARC, BONNE et Henri LEROY, Mmes LASSARADE et BONFANTI-DOSSAT, MM. BRISSON et Bernard FOURNIER, Mme MORHET-RICHAUD, MM. DUFAUT, FOUCHÉ, DARNAUD et GENEST, Mme BILLON, M. CHARON, Mmes GRUNY et DURANTON, MM. SAURY, LAMÉNIÉ, MAYET, COURTIAL et MOGA, Mme de la PROVÔTÉ, M. PIERRE, Mme RENAUD-GARABEDIAN et M. PONIATOWSKI

ARTICLE 4

Après l'alinéa 34

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Le titre II du livre III de la première partie est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Aménagement des gares

« Art. L. 1427-.... – Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public la conclusion d'une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ils disposent d'un délai de trois mois pour y répondre.

« Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information complémentaire au représentant de l'État dans le département ou à l'autorité exécutive de

la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de l'organisme chargé d'une mission de service public, relative à l'état et à l'utilisation envisagée des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour la communiquer. » ;

### **OBJET**

Cet amendement vise, dans l'hypothèse d'une fermeture ou du déplacement d'une gare, à favoriser la transformation du site.

Il oblige les propriétaires des locaux restés vacants de répondre dans un délai de 3 mois à une proposition de convention de mise à disposition adressée par l'exécutif local, et dans un délai d'1 mois à toute demande d'information complémentaire.

Ce dispositif doit ainsi permettre de favoriser la transformation du site resté vacant, que l'on peut assimiler à des gares « fantômes » dont l'usage se limite à l'accès aux quais, certaines d'entre elles ne disposant même plus de salle d'attente.

L'objectif est par exemple de parvenir aux solutions mises en œuvre en Suisse où le gérant d'un commerce, installé dans une ancienne gare, assure également la distribution des billets de train.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	537 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BAZIN, GREMILLET et HUSSON, Mme LAMURE, MM. BASCHER, MOUILLER, LONGUET, DAUBRESSE et SEGOUIN, Mmes de CIDRAC, DEROMEDI et GARRIAUD-MAYLAM, M. POINTEREAU, Mmes CHAIN-LARCHÉ et EUSTACHE-BRINIO et M. RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - A la première phrase de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

OBJET

Cet amendement vise à permettre aux gestionnaires d'infrastructures routières d'être consultés par les autorités compétentes, et de participer à la création ou au développement, rapidement attendus, de pôles d'échanges multimodaux nécessaires à l'amélioration des mobilités du quotidien et à l'accélération de la transition écologique. Cela n'est actuellement pas prévu par la législation en vigueur.

Afin de favoriser le développement de ces pôles à proximité des grands axes de circulation routiers, les gestionnaires d'infrastructures concernés devraient en effet pouvoir être appelés, dans le cadre de leur contrat de délégation, à contribuer au financement des voies de desserte et de certains ouvrages constituant ces pôles ainsi qu'à participer aux services qui y sont proposés.

Il s'agit donc de proposer pour les pôles d'échange multimodaux une disposition analogue à ce que prévoit l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, et qui permet aux sociétés concessionnaires d'autoroute de participer financièrement à la réalisation de parkings de co-voiturage à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier. Cette disposition a ainsi permis la création en quelques années, et dans les années à venir, de plusieurs milliers de places de parking de co-voiturage en France. Il serait dommage de se priver d'une telle possibilité pour les pôles d'échanges multimodaux, ce que ne prévoit aucun texte de loi actuellement.

---

Cet amendement permettra notamment la couverture par le produit du péage de ces contributions financières, permettant ainsi aux gestionnaires d'infrastructures routières de participer à la réalisation et au financement de pôles d'échanges multimodaux, notamment par la création de parkings.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	757 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY et MAGRAS, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. PIEDNOIR, Mme LASSARADE, MM. PRIOU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET, PONIATOWSKI et DUPLOMB et Mme BORIES

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

....- À la première phrase de l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

OBJET

Le chapitre II du projet de loi d'orientation des mobilités est dédié au renforcement de la coordination des politiques de mobilité, notamment au service de l'intermodalité.

L'article 4 prévoit, en précisant le rôle de chef de file de la région pour l'organisation des mobilités, que cette dernière intervient dans la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux.

Ces alinéas supplémentaires ont pour objet de permettre aux gestionnaires d'infrastructures concernés d'être consultés par les autorités compétentes, et de participer à la création ou au développement rapidement attendus, de ces pôles d'échanges multimodaux nécessaires à l'amélioration des mobilités du quotidien et à l'accélération de la transition écologique.

Cette disposition permet d'étendre aux gares routières ou pôles multimodaux, les dispositions de l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui a permis le financement par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, de parkings de covoiturage situés en dehors de leurs emprises.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	759 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mmes GOY-CHAVENT et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE, LAUGIER, HENNO, BOCKEL et LAUREY, Mmes BILLON, SOLLOGOUB, de la PROVÔTÉ et Catherine FOURNIER, M. DÉTRAIGNE et Mme FÉRAT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - A la première phrase de l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

OBJET

Ces alinéas supplémentaires ont pour objet de permettre aux gestionnaires d'infrastructures routières d'être consultés par les autorités compétentes, et de participer à la création ou au développement, rapidement attendus, de pôles d'échanges multimodaux nécessaires à l'amélioration des mobilités du quotidien et à l'accélération de la transition écologique. Cela n'est actuellement pas prévu par la législation en vigueur.

Afin de favoriser le développement de ces pôles à proximité des grands axes de circulation routiers, les gestionnaires d'infrastructures concernés devraient en effet pouvoir être appelés, dans le cadre de leur contrat de délégation, à contribuer au financement des voies de desserte et de certains ouvrages constituant ces pôles ainsi qu'à participer aux services qui y sont proposés.

Il s'agit donc de proposer pour les pôles d'échange multimodaux une disposition analogue à ce que prévoit l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, et qui permet aux sociétés concessionnaires d'autoroute de participer financièrement à la réalisation de parkings de co-voiturage à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier. Cette disposition a ainsi permis la création en quelques années, et dans les années à venir, de plusieurs milliers de places de parking de co-voiturage en France. Il serait dommage de se priver d'une telle possibilité pour les pôles d'échanges multimodaux, ce que ne prévoit aucun texte de loi actuellement.

Cet amendement permettra notamment la couverture par le produit du péage de ces contributions financières, permettant ainsi aux gestionnaires d'infrastructures routières de participer à la réalisation et au financement de pôles d'échanges multimodaux, notamment par la création de parkings.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	853 rect. sexies
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. de NICOLAY et de LEGGE, Mme MORHET-RICHAUD et MM. BUFFET, CHARON,  
LEFÈVRE, SIDO et Bernard FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 4

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

...- À la première phrase de l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

**OBJET**

Le chapitre II du projet de loi est dédié au renforcement de la coordination des politiques de mobilité, notamment au service de l'intermodalité.

L'article 4 prévoit, en précisant le rôle de chef de file de la région pour l'organisation des mobilités, que cette dernière intervient dans la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux.

Ces alinéas supplémentaires ont pour objet de permettre aux gestionnaires d'infrastructures concernés d'être consultés par les autorités compétentes, et de participer à la création ou au développement, rapidement attendus, de ces pôles d'échanges multimodaux nécessaires à l'amélioration des mobilités du quotidien et à l'accélération de la transition écologique.

Cette disposition permet d'étendre aux gares routières ou pôles multimodaux les dispositions de l'article 53 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui a permis le financement par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, de parking de covoiturages situés en dehors de leurs emprises.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	394 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GREMILLET, Mmes DEROMEDI et RAMOND, MM. VASPART, MORISSET et MAGRAS,  
Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIÉ, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, RAISON,  
POINTÉREAU, BONHOMME, LONGUET et PIERRE et Mmes LAMURE et GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 4

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes catégorisées UIC 7 à 9 en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, en particulier les régions.

OBJET

La réaffirmation d'une organisation territoriale des dessertes ferroviaires qui permette tant d'améliorer le service pour les usagers et les acteurs économiques, que d'apporter une réponse structurante au défi de l'attractivité de l'ensemble des territoires et des bassins de vie, est fondamentale et passe par la réhabilitation des petites lignes ferroviaires aujourd'hui durement affectées par des retards d'investissements chroniques.

Malgré la politique mise en place par SNCF Réseau dans le cadre de son contrat de performance signé avec l'État, dans le but de réduire le déficit chronique de l'établissement public, qui a confirmé le désengagement du gestionnaire des infrastructures sur les lignes capillaires (voyageurs et fret, classées 7 à 9), depuis déjà plusieurs dizaines d'années, l'exigence s'impose à l'État d'engager une réflexion pour assurer la pérennisation de ces lignes sur le temps long, d'identifier dans un rapport remis au Parlement les modes de financements de ces lignes et de mettre les moyens financiers nécessaires pour en assurer la réhabilitation, en particulier avant tout transfert de la propriété de ces lignes aux régions volontaires. Cet engagement pourrait utilement être pris avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-Région à l'horizon 2020 et l'ouverture à la concurrence. Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	681 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 4

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma est actualisé au minimum tous les cinq ans et fait l'objet d'une présentation et d'un débat avec vote au Parlement.

S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. Ce schéma fait l'objet d'une présentation et d'un débat au Parlement.

**OBJET**

La représentation nationale doit être informée au moins une fois par mandature des évolutions de l'offre de transport ferroviaire sur l'ensemble du territoire, ceci d'autant plus que l'ouverture à la concurrence du service de transport ferroviaire de voyageurs va bouleverser de nombreuses pratiques et habitudes de l'opérateur historiques, des autorités organisatrices de mobilité et des usagers, pour leurs déplacements personnels comme professionnels.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	226 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. MOUILLER, Mmes PUISSAT, DEROMEDI et THOMAS, M. SOL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. SAVARY et LE NAY, Mmes VULLIEN, MORHET-RICHAUD, LASSARADE et Laure DARCOS, MM. Alain MARC et Bernard FOURNIER, Mmes DI FOLCO, BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. Daniel LAURENT, BOULOUX, SCHMITZ, CUYPERS et VASPART, Mme CANAYER, MM. de LEGGE et HUGONET, Mmes DUMAS et MICOULEAU, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, M. LONGEOT, Mme GUIDEZ, MM. DAUBRESSE et CHARON, Mme BILLON, MM. DARNAUD et DUFAUT, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. DECOOL et MORISSET, Mme MALET, MM. LE GLEUT, NOUGEIN, BONNE et SEGOUIN, Mmes LAVARDE et DESEYNE, M. BONNECARRÈRE, Mme LOPEZ, M. MOGA, Mme DOINEAU, MM. HUSSON, RAISON, PERRIN, Loïc HERVÉ et CHASSEING, Mmes LHERBIER, RAIMOND-PAVERO et BOULAY-ESPÉRONNIER, MM. LAMÉNIE, POINTEREAU et PONIATOWSKI, Mmes NOËL, IMBERT, LAMURE et KELLER et MM. MALHURET, GREMILLET, BABARY et SIDO

ARTICLE 5

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mobilité des personnes

insérer les mots :

, dont l'accessibilité,

OBJET

L'objet du présent amendement est d'intégrer l'accessibilité dans les Plans de mobilité.

En effet, l'accessibilité concerne une grande partie de nos concitoyens, puisque démographiquement, nous savons que :

- Près de 25 % de la population française aura plus de 65 ans d'ici une dizaine d'années, selon l'INSEE (Institut Nationale des Statistiques et des Études Économiques). Il s'agit donc d'anticiper le vieillissement démographique,

- Le taux de prévalence du handicap, quel que soit le type de déficience, oscille entre 10 et 15 % de toute population selon l’OMS (Organisation Mondiale de la Santé)
- Les familles sont également en quête d’accessibilité, notamment en raison des quelque 2,5 millions de poussettes circulant chaque jour.
- Les pertes de marchés touristiques en raison de l’inaccessibilité des infrastructures varient entre 15 et 20 % selon la Banque Mondiale.

Alors que le Président de la république souhaite que le nombre de visiteurs étrangers passent de 85 à 100 millions par an, il convient donc de percevoir l’accessibilité comme participant au développement économique de notre nation.

Parce que le droit à la mobilité s’exerce aussi par l’accessibilité des réseaux de transports publics, il appartient de l’ancrer dans les plans de la mobilité ; d’autant que cela relève du pilier sociétal du Développement durable.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	734 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 5

Alinéa 5, seconde phrase

Après le mot :

diversité

insérer les mots :

et des caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques,

OBJET

L'article 5 propose de substituer aux actuels plans de déplacement urbains (PDU) des plans de mobilité renforcés, embrassant mieux les nouvelles problématiques de déplacement et de transports. Est ainsi précisé que ce plan est élaboré « en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population ».

Par souci de clarté, cet amendement propose que ce plan prenne également en compte les caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques, des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	144
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il se fixe pour objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France.

OBJET

Le secteur des transports étant le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (30 %), l'un des défis de la loi d'orientation des mobilités est de répondre à l'urgence climatique. Il est nécessaire pour cela de traduire l'objectif de neutralité carbone à 2050, fixé par le Plan Climat de 2017, jusque dans nos territoires, en l'inscrivant comme objectif structurant des plans de mobilité.

Les plans de mobilités sont les documents de planification qui organisent pour dix ans la mobilité d'un territoire. Ils sont la pierre angulaire des politiques locales en matière de mobilité. Le lien actuel entre les plans de mobilité et les objectifs climatiques est insuffisant et inopérant.

La loi d'orientation des mobilités doit faire des plans de mobilité les documents de planification visant à décliner localement la trajectoire de décarbonation des transports sur laquelle s'est engagée la France.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	583 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 5

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il associe dans sa préparation les départements, chefs de file des politiques sociales, et les autres collectivités territoriales concernées. » ;

OBJET

Afin d'associer l'ensemble des acteurs concernés par les problématiques liées à la mobilité, il convient de prévoir que la loi organise la complémentarité et/ou la subsidiarité entre les différents niveaux de collectivités coordinatrices sur des bassins de mobilité et entre ces bassins.

C'est pourquoi, le Département doit être associé à la préparation du plan mobilité, aux côtés des autres acteurs concernés.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	259 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GREMILLET et CHAIZE, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET et MAGRAS, Mme BERTHET,  
MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. PIEDNOIR, REGNARD, POINTEREAU,  
BONHOMME, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, M. DUPLOMB et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

**OBJET**

Le présent amendement vise à sanctuariser la nécessité pour les plans de mobilité d'assurer la limitation de l'étalement urbain, tel que défini par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux selon les besoins et les réalités propres à chaque territoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	321 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, Joël BIGOT, LOZACH, JEANSANNETAS et DURAN,  
Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS et Gisèle JOURDA, M. ANTISTE  
et Mme JASMIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

OBJET

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne.

C'est pourquoi le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain, en rappelant que la commune ou l'établissement public intercommunal qui se dote d'un document d'urbanisme local conserve autorité et compétence pour limiter l'étalement urbain le plus adapté à ses réalités locales.

Il existe en effet un risque non négligeable que les futurs plans de mobilité intègrent des considérations relatives à l'étalement urbain, et que la vision de l'autorité organisatrice des mobilités s'impose aux collectivités dans leur PLU ou PLUi sans qu'elles puissent faire valoir leur vision propre. Aussi convient-il de s'assurer, par cet amendement, que le plan de mobilité, comme c'est le cas actuellement des plans de déplacement urbain (PDU), fasse l'objet d'une simple prise en compte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	466 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

OBJET

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne.

C'est pourquoi le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain, en rappelant que la commune ou l'établissement public intercommunal qui se dote d'un document d'urbanisme local conserve autorité et compétence pour limiter l'étalement urbain le plus adapté à ses réalités locales.

Il existe en effet un risque non négligeable que les futurs plans de mobilité intègrent des considérations relatives à l'étalement urbain, et que la vision de l'autorité organisatrice des mobilités s'impose aux collectivités dans leur PLU ou PLUi sans qu'elles puissent faire valoir leur vision propre. Aussi convient-il de s'assurer, par cet amendement, que le plan de mobilité, comme c'est le cas actuellement des plans de déplacement urbain (PDU), fasse l'objet d'une simple prise en compte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	647 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. PELLELAT et Loïc HERVÉ, Mmes NOËL et VULLIEN, MM. LUCHE et PANUNZI, Mmes VERMEILLET et MICOULEAU, MM. LE NAY et LONGEOT, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOGA, Mme PUISSAT, M. CHARON, Mme JOISSAINS, MM. GENEST, Bernard FOURNIER et Jean-Marc BOYER, Mme BILLON et MM. RAPIN et SAVIN

ARTICLE 5

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

**OBJET**

Cet amendement introduit une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain, en rappelant que la commune ou l'établissement public intercommunal qui se dote d'un document d'urbanisme local conserve autorité et compétence pour limiter l'étalement urbain le plus adapté à ses réalités locales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	527 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LUREL, Mme JASMIN, M. ANTISTE, Mme CONCONNE, M. TEMAL, Mme GHALI,  
M. RAYNAL, Mme PRÉVILLE et MM. LALANDE, DAUDIGNY et MONTAUGÉ

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 9

Après le mot :

ruraux,

insérer les mots :

des territoires enclavés ou isolés,

OBJET

Cet alinéa renforce les anciens plans de déplacements urbains en précisant que le nouveau « plan de mobilité » vise désormais à assurer « 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 ».

Le présent amendement propose, outre les « territoires moins denses ou ruraux », de prendre en compte l'accessibilité des services aux des territoires enclavés ou isolés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	413 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN,  
MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI et Alain MARC, Mmes BILLON et Catherine  
FOURNIER et MM. DELCROS et FOUCHÉ

ARTICLE 5

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À cette fin, l'État fournit annuellement à toutes les autorités organisatrices de la mobilité concernées les données d'accidentologie impliquant au moins un cycliste ou un piéton de leur territoire.

**OBJET**

Le présent amendement propose de permettre aux AOM de mieux mettre en œuvre leur obligation de réaliser un bilan d'accidentologie dans le cadre de leurs plans de mobilité, en récupérant automatiquement de la part de l'État les données relatives à la sécurité routière sur leur territoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	614 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 5

Alinéa 17

Après le mot :

entreprises

insérer les mots :

, des services publics

**OBJET**

L'accès pour tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif.

En conséquence, le projet de loi doit aussi concerner les agents des services publics présents sur le territoire.

Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	23 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. CIGOLOTTI et MÉDEVIELLE, Mme de la PROVÔTÉ,  
MM. Loïc HERVÉ, LE NAY et CANEVET, Mmes BILLON et VERMEILLET et MM. HENNO,  
LAUGIER et JANSSENS

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire

OBJET

L'article 5 tend à obliger toutes les autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants à élaborer un plan de mobilité, en lieu et place des plans de déplacements urbains, dès 2021. Ces nouveaux plans doivent ainsi prendre en compte les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux services de mobilité.

En revanche, le transport scolaire n'est pas repris dans les objectifs de planification, alors que plus de deux millions d'élèves sont transportés chaque jour par autocar.

Cet amendement propose d'ajouter dans les objectifs des plans de mobilité un alinéa afin de favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires afin de permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs (par exemple deux circuits au lieu d'un). Ceci diminuerait les temps partiels subis,



---

améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	80 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mmes LAMURE et GRUNY, M. LEFÈVRE, Mmes MORHET-RICHAUD, IMBERT et CANAYER, M. GREMILLET, Mme RAMOND, MM. RAPIN, SAVARY, RAISON, PERRIN, PRIOU, KAROUTCHI, HUSSON, PIEDNOIR, Henri LEROY, SAURY, SCHMITZ et MOGA, Mme DURANTON, MM. DARNAUD, DAUBRESSE, CUYPERS, COURTIAL et GENEST, Mmes DEROMEDI et LASSARADE, M. LAMÉNIE, Mmes DI FOLCO et BRUGUIÈRE, MM. BONNECARRÈRE et Daniel LAURENT, Mme RENAUD-GARABEDIAN et M. BASCHER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire ;

OBJET

L'article 5 tend à obliger toutes les autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants à élaborer un plan de mobilité, en lieu et place des plans de déplacements urbains, dès 2021. Ces nouveaux plans doivent ainsi prendre en compte les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux services de mobilité.

En revanche, le transport scolaire n'est pas repris dans les objectifs de planification, alors que plus de 2 millions d'élèves sont transportés chaque jour par autocar.

Cet amendement propose d'ajouter dans les objectifs des plans de mobilité un alinéa afin de favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires afin de permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

---

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de temps de travail plus longs (par exemple 2 circuits au lieu d'un). Ceci diminuerait les temps partiels subis, améliorerait leurs conditions de travail et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	790 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire

**OBJET**

Cet amendement propose d'ajouter dans les objectifs des plans de mobilité un alinéa dédié aux transports scolaires, afin de favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	843 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,  
Mme MÉLOT, M. WATTEBLED, Mme LHERBIER et M. FOUCHÉ

ARTICLE 5

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le ré-enchaînement des services de transport scolaire

OBJET

Cet amendement vise à favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires afin de permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur. Il permet par ailleurs un meilleur remplissage des véhicules.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	414
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 21

1<sup>o</sup> Première phrase

a) Remplacer les mots :

schéma structurant cyclable et piéton visant

par les mots :

volet relatif à

b) Compléter cette phrase par les mots :

cyclables et piétons

2<sup>o</sup> Seconde phrase

Remplacer les mots :

Le plan

par les mots :

Ce volet

**OBJET**

Le terme « schéma structurant » utilisé dans cet alinéa est impropre car il ne sied pas à la vocation planificatrice d'un plan de mobilité.

Le présent amendement apporte donc une modification rédactionnelle en proposant d'utiliser plutôt la notion de « volet » du plan de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	702 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHÉ, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM et Marie MERCIER,  
M. HUSSON, Mme Laure DARCOS, MM. SAVIN, Henri LEROY, Daniel LAURENT et BRISSON,  
Mmes BONFANTI-DOSSAT et LASSARADE, MM. CHARON, SAURY, PRIOU et GREMILLET et  
Mmes DURANTON et BILLON

ARTICLE 5

I. – Alinéa 21, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ce plan prend en compte les schémas définis aux autres niveaux territoriaux.

II. – Après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre les itinéraires d'intérêt régional et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe.

OBJET

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constitue les itinéraires cyclables d'intérêt régional inscrits au SRADDET et les schémas vélos départementaux.

Le présent amendement intègre également les schémas des véloroutes dans les plans de mobilité rurale.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	649 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, CHAIZE, BONNE, GENEST et SIDO,  
Mme Anne-Marie BERTRAND, MM. VOGEL et PELLEVAT, Mme KELLER, MM. Bernard  
FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME et  
BRISSE, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

ARTICLE 5

I. – Après l’alinéa 25

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le même article L. 1214-4, il est inséré un article L. 1214-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-4-.... – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires et leur cohérence avec le schéma régional des véloroutes et, le cas échéant, le schéma départemental vélo. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos. » ;

II. – Après l’alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental vélo lorsqu’il existe.

**OBJET**

Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu’à 15 km voire au-delà (grâce au vélo à assistance électrique) sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local < départemental < régional < national.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l’offre d’itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l’outil de planification de référence que constitue le schéma régional cyclable et les schéma vélos



---

départementaux. Ces derniers sont établis en cohérence avec les Schémas de niveau supra (européen > national) et sont établis en lien avec les acteurs publics du territoire (métropoles, intercommunalités, communes).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	712
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LAUGIER, Mme PRIMAS, M. SCHMITZ et Mme de CIDRAC

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-2-.... – Le plan de mobilité intègre un schéma pour le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. Le plan définit également les pôles d'échanges multimodaux des transports utilisant les espaces publics aériens et les autres types de transport situés dans le ressort territorial. » ;

OBJET

Motifs de modification : Le plan de mobilité s'arrête à la seule structuration des voies cyclables, piétonnières, ferroviaires et navigables. Il serait intéressant que le cadre réglementaire prévoie également le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	833 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉVRIER, de BELENET, MOHAMED SOILIH, BONNECARRÈRE, GUERRIAU, Alain  
MARC, THÉOPHILE, LOUAULT, HENNO, WATTEBLED, MOGA et GATTOLIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-2-.... ? Le plan de mobilité intègre un schéma pour le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. Le plan définit également les pôles d'échanges multimodaux des transports utilisant les espaces publics aériens et les autres types de transport situés dans le ressort territorial. » ;

OBJET

Le plan de mobilité s'arrête à la seule structuration des voies cyclables, piétonnières, ferroviaires et navigables. Il serait intéressant que le cadre réglementaire prévoie également le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	552 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN et MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, CIGIOLTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

5° L'article L. 1214-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;

OBJET

Le code des transports prévoit aujourd'hui que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont les ressorts territoriaux sont inclus ou recoupent une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (PDM - nouvel intitulé des plans de déplacements urbains). Une agglomération doit ici être entendue comme une unité urbaine au sens de l'INSEE.

Selon le dernier relevé du CEREMA, 61 agglomérations dépassent aujourd'hui 100 000 habitants, ce qui correspond à 95 AOM soumises à l'obligation d'élaboration d'un PDU.

Or, les alinéas 23 et 24 de l'article 5 du présent projet de loi modifient cette règle pour cibler directement les AOM dont le ressort territorial comporte plus de 100 000 habitants, en supprimant la référence à la notion d'agglomération.

Ce faisant, plus d'une vingtaine d'AOM, généralement de taille moyenne, se retrouveraient à basculer dans un régime d'obligation d'élaborer un plan de mobilité, car leur ressort territorial dépasse le seuil de 100 000 habitants, alors même que leur agglomération au sens de l'INSEE comporte bien moins de 100 000 habitants.

Ces nouvelles dispositions risquent de peser fortement sur ces AOM qui sont la plupart du temps composées de nombreuses communes rurales, où la mise en œuvre d'un plan de mobilité n'est pas pertinente.

---

Le présent amendement propose donc de revenir aux critères actuellement en vigueur, tout en orientant les AOM non soumises à cette obligation vers l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, davantage adapté aux spécificités des AOM comprises dans une agglomération de moins de 100 000 habitants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	997 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, PIEDNOIR, GROSIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, M. VASPART, Mmes GUILLOTIN et DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, PONIATOWSKI, GREMILLET et RAPIN et Mme CHAUVIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

5° L'article L. 1214-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;

OBJET

Le code des transports prévoit aujourd'hui que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont les ressorts territoriaux sont inclus ou recoupent une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (PDM - nouvel intitulé des plans de déplacements urbains). Une agglomération doit ici être entendue comme une unité urbaine au sens de l'INSEE.

Selon le dernier relevé du CEREMA, 61 agglomérations dépassent aujourd'hui 100 000 habitants, ce qui correspond à 95 AOM soumises à l'obligation d'élaboration d'un PDU.

Or, les alinéas 23 et 24 de l'article 5 du présent projet de loi modifient cette règle pour cibler directement les AOM dont le ressort territorial comporte plus de 100 000 habitants, en supprimant la référence à la notion d'agglomération.

Ce faisant, plus d'une vingtaine d'AOM, généralement de taille moyenne, se retrouveraient à basculer dans un régime d'obligation d'élaborer un plan de mobilité, car leur ressort territorial dépasse le seuil de 100 000 habitants, alors même que leur agglomération au sens de l'INSEE comporte bien moins de 100 000 habitants.

Ces nouvelles dispositions risquent de peser fortement sur ces AOM qui sont la plupart du temps composées de nombreuses communes rurales, où la mise en œuvre d'un plan de mobilité n'est pas pertinente.

Le présent amendement propose donc de revenir aux critères actuellement en vigueur, tout en orientant les AOM non soumises à cette obligation vers l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, davantage adapté aux spécificités des AOM comprises dans une agglomération de moins de 100 000 habitants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	341 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, GREMILLET et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 5

I.- Alinéa 26

Remplacer les mots :

aux premier et

par le mot :

au

II.- Après l'alinéa 26

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 1214-7 est ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre I<sup>er</sup> 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 du même 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, avec le plan climat-air-énergie territorial prévu par l'article L. 229-26 du code de l'environnement, lorsqu'il couvre la totalité du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et, si cette dernière condition n'est pas remplie, l'autorité organisatrice de la mobilité par substitution définit le plan climat-air-énergie territorial en lien avec le territoire concerné. » ;



### **OBJET**

La loi de transition énergétique pour la croissance verte a renforcé le rôle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) en matière de lutte contre le changement climatique, en leur confiant la coordination de la transition énergétique, à travers la mise en place de plans climat air énergie territoriaux (PCAET).

Il n'existe aucun lien juridique entre les plans de mobilité, documents de planification qui organisent pour dix ans la mobilité d'un territoire et le PCAET, document de référence en matière de climat, air et énergie pour l'ensemble des parties prenantes d'un territoire.

Le présent amendement vise à rendre compatibles les plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) avec les PCAET. Les AOM doivent intégrer les objectifs de transition énergétique fixés pour le secteur des transports dans les PCAET à la programmation locale dans les plans de mobilité.

En l'absence de PCAET couvrant le périmètre du plan de mobilité, la région, autorité organisatrice de la mobilité par substitution, définit également le plan climat-air-énergie territorial, en lien avec le territoire concerné.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1028
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 26

Remplacer la référence :

L. 1248-8

par la référence :

L. 1214-8

OBJET

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	145 rect.
----------------	--------------

16 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, le mot : « cent » est remplacé par le mot : « cinquante » ;

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que la réalisation d'un plan de mobilité entreprise soit rendu obligatoire dès 50 salariés, et non 100 comme aujourd'hui.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	604 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

I. – Après l’alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au troisième alinéa du I, les mots : « peut notamment comporter » sont remplacés par les mots : « comporte notamment » et les mots : « des moyens et usages de transports alternatifs » sont remplacés par les mots : « des mobilités alternatives » ;

II. – Après l’alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, après le mot : « site », sont insérés les mots : « , ainsi que toute entreprise de plus de dix salariés située sur une zone d’activité regroupant plus de deux cent salariés au sein d’une même zone classée UX dans le plan local d’urbanisme, » ;

**OBJET**

Cet amendement impose que le programme d’actions prévu par le plan de mobilité comporte certaines dispositions qui jusqu’à maintenant étaient facultatives.

Il prévoit également que les entreprises réunies dans des zones classées UX dans le PLU, visant ainsi particulièrement les zones commerciales, qui ont nécessairement des caractéristiques communes, notamment en ce qui concerne les horaires de travail, mettent en place un plan de mobilité dès lors qu’il s’agit d’entreprises de plus de 10 salariés d’une ZAC de plus de 200 salariés.

---

Il vise donc à réaffirmer la place des entreprises dans la gouvernance locale des mobilités en renforçant les plans mobilités employeurs pour répondre de manière efficace aux besoins de mobilité du quotidien de leurs salariés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	607 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Après le mot : « obligation », la fin de la seconde phrase du II est remplacée par les mots et une phrase ainsi rédigée : « est soumise à une majoration de 10 % de son versement mobilité à partir de 2021 et de 20 % à compter de 2022. Un décret fixe les modalités d'application du présent alinéa. » ;

OBJET

Cet amendement propose de renforcer le dispositif de sanction en majorant le versement mobilité à l'encontre des entreprises qui ne respecteraient pas l'obligation qui leur est faite d'élaborer un plan mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	305 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, MARSEILLE, MIZZON, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN,  
MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON, M. CAPO-CANELLAS, Mmes FÉRAT et  
GOY-CHAVENT, M. CADIC, Mme TETUANUI, MM. JANSSENS et CANEVET, Mme GUIDEZ et  
MM. LAUGIER et DELCROS

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 46

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ;

OBJET

La Métropole du Grand Paris, née en 2016, est compétente pour élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale, doit veiller à la compatibilité de ce schéma avec le Plan Déplacement Urbain d'Ile-de-France (SPDUIF). Il en sera de même à l'avenir avec le plan mobilité d'Ile-de-France.

Actuellement, la Métropole n'est pas consultée dans le cadre de l'élaboration du PDUIF. Le projet de loi ne prévoit pas plus qu'elle le soit à l'avenir pour l'élaboration ou la révision du plan de Mobilité d'Ile-de-France.

Le présent amendement a pour objet d'actualiser la consultation de la Métropole, au même titre que les conseils municipaux, départementaux, et organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matières de déplacements.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	415 rect. quater
----------------	------------------------

21 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAI GNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 62

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.

OBJET

L'un des objectifs principaux du projet de loi réside dans la couverture intégrale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont la compétence s'étend notamment à la planification de sa politique de mobilité (article 1 du projet de loi).

Dans cette optique, son article 5 enrichit à la fois le contenu des plans de mobilité (anciennement dénommés plans de déplacements urbains) et celui des plans de mobilité rurale créés par la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

Afin de simplifier la lisibilité de l'architecture des documents de planification en matière de mobilité, le présent amendement précise explicitement que les plans de mobilité rurale doivent être élaborés par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	615 rect. ter
----------------	---------------------

21 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 62

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.

OBJET

L'un des objectifs principaux du projet de loi réside dans la couverture intégrale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont la compétence s'étend notamment à la planification de sa politique de mobilité (article 1 du projet de loi).

Dans cette optique, son article 5 enrichit à la fois le contenu des plans de mobilité (anciennement dénommés plans de déplacements urbains) et celui des plans de mobilité rurale créés par la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

Afin de simplifier la lisibilité de l'architecture des documents de planification en matière de mobilité, le présent amendement précise explicitement que les plans de mobilité rurale doivent être élaborés par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1029
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 65

Remplacer les mots :

de cet article

par les mots :

du même article L. 2224-37

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	871
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Alinéa 65

Supprimer les mots :

, à leur demande,

**OBJET**

Cet amendement vise à rendre obligatoire la consultation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	247 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. Loïc HERVÉ, LONGEOT, KERN, CANEVET, LE NAY, PRINCE, BONNECARRÈRE et HENNO, Mmes SAINT-PÉ, FÉRAT et BILLON, MM. LOUAULT et JANSSENS, Mmes TETUANUI, JOISSAINS, de la PROVÔTÉ et Catherine FOURNIER et M. MOGA

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution mentionnée à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales peut être associée à l'élaboration du plan de mobilité rurale, à la demande et pour le compte d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité incluses en totalité dans son périmètre.

OBJET

La loi (article L.2224-37 du code général des collectivités territoriales) autorise les communes et leurs groupements exerçant certaines compétences, notamment les autorités organisatrices des réseaux publics de distribution d'électricité, à créer et à exploiter des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hydrides. De nombreux syndicats d'énergie de taille départementale ont ainsi entrepris de déployer des réseaux de bornes de recharge sur leurs territoires.

Dans le cadre de la consultation consultative prévue à l'article L.2224-37-1 du CGCT, ces syndicats sont également habilités à élaborer, à la demande et pour le compte d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre qui en sont membres, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) mentionné à l'article L.229-26 du code de l'environnement.

Dans le même esprit, le présent amendement a donc pour objet de permettre à grand syndicat d'énergie, compte tenu de l'expérience qu'il a déjà pu acquérir dans la mise en œuvre de la mobilité propre et de la planification énergétique sur son territoire, d'être associé à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale pour le compte et à la demande d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont le périmètre est totalement inclus dans le sien.

---

Il est important de bien préciser que le syndicat n'a en aucun cas vocation à se substituer à l'autorité organisatrice de la mobilité, qui *in fine* est chargée d'adopter le plan de mobilité rurale, mais uniquement de lui apporter l'appui et l'expertise nécessaires dont cette autorité peut avoir besoin, si bien entendu si elle le souhaite.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	252 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Daniel LAURENT, Mme IMBERT, MM. BOUCHET et CHAIZE, Mmes DEROMEDI et DURANTON et MM. GENEST, Bernard FOURNIER, VASPART, REVET, LEFÈVRE, BONHOMME, LE GLEUT, PONIATOWSKI, GREMILLET, LAMÉNIE, POINTEREAU et Jean-Marc BOYER

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution mentionnée à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales peut être associée à l'élaboration du plan de mobilité rurale, à la demande et pour le compte d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité incluses en totalité dans son périmètre.

OBJET

L'article L.2224-37 du code général des collectivités territoriales autorise, sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes et leurs groupements exerçant certaines compétences, notamment les autorités organisatrices des réseaux publics de distribution d'électricité, à créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Dans le cadre de la commission consultative prévue à l'article L.2224-37-1 du CGCT, ces syndicats sont également habilités à élaborer, à la demande et pour le compte d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre qui en sont membres, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) mentionné à l'article L.229-26 du code de l'environnement.

Le présent amendement a donc pour objet de permettre à grand un syndicat d'énergie, compte tenu de son expérience dans la mise en œuvre de la mobilité propre et de la planification énergétique sur son territoire, d'être associé à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale pour le compte et à la demande d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont le périmètre est totalement inclus dans le sien.

---

Il est important de préciser que le syndicat n'a pas vocation à se substituer à l'autorité organisatrice de la mobilité, qui *in fine* reste chargée d'adopter le plan de mobilité rurale, mais uniquement de lui apporter l'appui et l'expertise nécessaires dont cette autorité peut avoir besoin, si bien entendu si elle le souhaite.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	457 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES, M. DANTEC, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

ARTICLE 5

Après l'alinéa 68

Insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution mentionnée à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales peut être associée à l'élaboration du plan de mobilité rurale, à la demande et pour le compte d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité incluses en totalité dans son périmètre.

OBJET

La loi (article L.2224-37 du code général des collectivités territoriales) autorise les communes et leurs groupements exerçant certaines compétences, notamment les autorités organisatrices des réseaux publics de distribution d'électricité, à créer et à exploiter des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides. De nombreux syndicats d'énergie de taille départementale ont ainsi entrepris de déployer des réseaux de bornes de recharge sur leurs territoires.

Dans le cadre de la consultation consultative prévue à l'article L.2224-37-1 du CGCT, ces syndicats sont également habilités à élaborer, à la demande et pour le compte d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre qui en sont membres, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) mentionné à l'article L.229-26 du code de l'environnement.

Dans le même esprit, le présent amendement a donc pour objet de permettre à grand syndicat d'énergie, compte tenu de l'expérience qu'il a déjà pu acquérir dans la mise en œuvre de la mobilité propre et de la planification énergétique sur son territoire, d'être associé à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale pour le compte et à la demande d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont le périmètre est totalement inclus dans le sien.



---

Il est important de bien préciser que le syndicat n'a en aucun cas vocation à se substituer à l'autorité organisatrice de la mobilité, qui *in fine* reste chargée d'adopter le plan de mobilité rurale, mais uniquement de lui apporter l'appui et l'expertise nécessaires dont cette autorité peut avoir besoin, si bien entendu si elle le souhaite.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	35 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, M. BONNECARRÈRE, Mmes BILLON et VERMEILLET, MM. MOGA et CANEVET, Mmes TETUANUI, VÉRIEN, GUIDEZ et GATEL, M. BOCKEL, Mmes SOLLOGOUB et PERROT et MM. DELCROS, LE NAY, CIGOLOTTI, MÉDEVIELLE et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 72

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° La sous-section 3 de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie est complétée par un article L. 3111-10-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-10-....- L'accès aux services de transport scolaire peut être ouvert à des salariés dans le cadre d'une convention conclue entre l'autorité compétente pour leur organisation et l'entreprise les employant. Les modalités des conventions passées avec les entreprises, et notamment les conditions de leur participation financière au transport de leurs salariés, sont précisées par décret en Conseil d'État.

« Les projets de convention relevant du premier alinéa du présent article sont soumis à l'avis préalable du conseil régional lorsque l'autorité compétente pour organiser les services de transport scolaire qui en sont l'objet n'est pas la région elle-même. Cet avis est réputé donné si le conseil municipal ne s'est pas prononcé dans les trois mois suivant la transmission, par l'autorité compétente, du projet de convention à la région. »

OBJET

Cet amendement vise à ouvrir, en particulier dans les territoires ruraux où l'offre de mobilités est peu développée, l'accès au transport scolaire aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compensera(en)t proportionnellement le coût dudit service public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	286 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et MM. REVET et GREMILLET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5

Alinéa 76

Compléter cet alinéa par les mots :

et les mots : « et de restauration de la biodiversité » par les mots : « de développement d'infrastructures végétales »

OBJET

Issus de la loi NOTRe, les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) sont des outils de planification sectoriels qui précisent la stratégie régionale et déterminent les objectifs et règles fixées par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Le projet de loi d'orientation des mobilités a pour objectif de réussir la transition écologique et énergétique, et doit permettre de faire émerger les mobilités et infrastructures correspondantes, répondant aux besoins des populations comme des territoires, notamment en matière d'aménagement.

Les Français accordent de plus en plus d'importance à la végétalisation des villes et des infrastructures associées, qu'ils perçoivent comme une amélioration de leurs lieux et qualité de vie.

Les études montrent en effet que les espaces verts ont des effets positifs sur l'environnement et permettent de lutter contre la pollution atmosphérique, de prévenir les risques de crues et d'inondations, réduisent les nuisances sonores au niveau de la rue et constituent des refuges aux îlots de chaleur urbains, dont la végétation aide à absorber une partie du dioxyde de carbone présent dans l'air des villes.

Au-delà des effets directs sur la qualité de l'environnement, la végétalisation a un impact sur la physionomie de la ville et la qualité de vie : les îlots de verdure offrent au regard un paysage diversifié et procurent des espaces reposants aux habitants.

Le développement des nouvelles mobilités et des infrastructures suppose de poursuivre cette logique de végétalisation des pistes cyclables, des voies de tramways et des gares ou encore de colonisation du mobilier urbain (bancs publics, abribus), lancées par de nombreuses collectivités, telles que le Havre, Rouen ou encore Perpignan et de l'intégrer aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Tel est le sens de cet amendement qui modifie l'article L 4251-1 du code général des collectivités territoriales pour intégrer le développement d'infrastructures végétales aux SRADDET.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	237 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB, Nathalie DELATTRE et KAUFFMANN,  
MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE, Alain MARC et HENNO,  
Mmes BILLON et Catherine FOURNIER, M. FOUCHÉ et Mme RENAUD-GARABEDIAN

ARTICLE 5

Après l'alinéa 76

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après le troisième alinéa du même article L. 4251-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma identifie les zones d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

...° Le septième alinéa dudit article L. 4251-1 est ainsi modifié :

a) Le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ces règles définissent les conditions dans lesquelles les sites logistiques existants sont préservés, regroupés et développés autour des axes de transport structurants. » ;

OBJET

Alors que le positionnement des sites logistiques est nécessaire au bon fonctionnement du tissu économique et à la préservation du cadre de vie, l'implantation cohérente des plateformes logistiques est un véritable enjeu d'aménagement du territoire dont les élus locaux doivent pouvoir se saisir de par leur implantation et connaissance des territoires.

En effet, en l'absence d'une planification à l'échelle régionale, les sites logistiques s'implantent selon des dynamiques opportunistes, selon les fonciers disponibles et provoquent plusieurs écueils :

- le mitage le long des axes de transport, y compris ceux qui ne sont pas de nature à supporter des trafics poids lourds intenses,

- l'éloignement de la logistique des bassins de vie, au profit d'activités produisant une charge foncière plus élevée, ce qui génère des kilomètres routiers, de la pollution, de la congestion et oblige les salariés à faire des déplacements domicile-travail excessifs.

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 a confié aux Régions la compétence aménagement du territoire à travers la rédaction des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

L'objet de cet amendement est ainsi de confier aux élus un véritable outil de planification en proposant que les SRADDET intègrent la localisation des activités logistiques, préservent les sites existants et prévoient des zones futures à développer en lien avec les besoins des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	240 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes VULLIEN, FÉRAT, SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE, Alain MARC et HENNO et Mmes BILLON et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 79

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 111-19, il est inséré un article L. 111-19-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-19-.... – Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise au sol objet de la demande d'autorisation de construire. » ;

OBJET

Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public par des usages privés tels que le stationnement des camions de livraisons, de vélos, de trottinettes ou de voitures, croît de jour en jour.

Dans un souci de préservation de l'espace public, l'objet de cet amendement est d'inciter les porteurs de projets immobiliers à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraisons et expéditions afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	483 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. DANTEC et ARTANO, Mme LABORDE, MM. GOLD, LÉONHARDT, ARNELL, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

ARTICLE 5

Après l'alinéa 79

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 111-19, il est inséré un article L. 111-19-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-19-.... – Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise au sol objet de la demande d'autorisation de construire. » ;

OBJET

Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public par des usages privés tels que le stationnement des camions de livraisons, de vélos, de trottinettes ou de voitures, croît de jour en jour.

Dans un souci de préservation de l'espace public, l'objet de cet amendement est d'inciter les porteurs de projets immobiliers à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraisons et expéditions afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	683 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 5

Après l'alinéa 79

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 111-19, il est inséré un article L. 111-19-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-19-.... – Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise au sol objet de la demande d'autorisation de construire. » ;

OBJET

Cet amendement vise à tenir compte de la démultiplication des modalités d'usage de la voirie par des acteurs nombreux et divers. En effet, des conflits apparaissent dans les usages privés de l'espace public, avec le stationnement des camions de livraison, des vélos, des trottinettes ou des voitures.

Il s'agit donc de pousser les porteurs de grands projets immobiliers à tenir compte de ces enjeux en intégrant aux demandes d'autorisation de construire des espaces adéquats pour répondre aux besoins en livraisons et en expéditions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	682 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 5

Après l'alinéa 81

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Au premier alinéa de l'article L. 141-3, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 141-4, les mots : « des transports et des déplacements » sont remplacés par les mots : « de mobilités des personnes et des biens » ;

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 151-4, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° Au 2° de l'article L. 151-5, les mots : « les transports et les déplacements » sont remplacés par les mots : « la mobilité des personnes et des biens ».

**OBJET**

L'auteur de l'amendement estime qu'il est absolument nécessaire qu'une meilleure prise en compte de la logistique urbaine soit opérée dans les documents de planification locaux et régionaux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	239 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes VULLIEN et FÉRAT, M. DÉTRAIGNE, Mmes Nathalie DELATTRE, SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mmes BILLON et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le règlement peut identifier également les emprises d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

OBJET

L'objet de cet amendement est de confier aux élus un véritable outil de planification des activités logistiques, en facilitant la transcription opérationnelle de cette planification dans les PLU. Cette transcription permettrait de préserver les sites existants tout en prévoyant des zones futures à développer en lien avec les besoins des territoires.

À ce titre, l'article 5 du projet de loi prévoit que le PLU identifie dans les zones urbaines et à urbaniser des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire, c'est-à-dire la programmation de surfaces logistiques de petite et moyenne taille en zone urbaine ou périurbaine. Le projet de loi n'évoque et ne prend pas en compte les emprises logistiques de taille plus importante situées le plus souvent en zone périphérique ou rurale, qu'il convient également d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement des territoires. Les besoins des collectivités locales en emprises logistiques étant propres à chacune et à leurs caractéristiques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	357 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 7<sup>o</sup> de l'article L. 1214-2 du code des transports, après les mots : « aux entrées de villes, », sont insérés les mots : « la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos ».

**OBJET**

Cet amendement de cohérence permet de localiser les parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les plans de déplacements urbains, remplacés par les plans de mobilités selon les dispositions du projet de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	657 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 7<sup>o</sup> de l'article L. 1214-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

**OBJET**

Cet amendement inscrit dans les objectifs des plans de mobilité la localisation des emplacements des parcs de rabattement et des stationnements sécurisés pour vélos.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	266 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, DELAHAYE, MIZZON, LE NAY, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN,  
MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON et MM. CAPO-CANELLAS et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1214-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilités définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

**OBJET**

Cet amendement de cohérence permet de localiser les parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les plans de déplacements urbains, remplacés par les plans de mobilités selon les dispositions du projet de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	215 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BERTHET, M. COURTIAL, Mme Laure DARCOS, M. Bernard FOURNIER, Mmes ESTROSI SASSONE et GARRIAUD-MAYLAM, M. HUSSON, Mmes IMBERT et LHERBIER, M. LE GLEUT, Mmes MORHET-RICHAUD et RAIMOND-PAVERO, MM. Henri LEROY et GREMILLET, Mme DEROMEDI, M. del PICCHIA, Mme DI FOLCO, M. VOGEL, Mme NOËL, MM. LAMÉNIE et CHARON, Mme RENAUD-GARABEDIAN et M. RAPIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au quatrième alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports, après les mots : « dans son ressort territorial », sont insérés les mots : « et en fonction de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes ».

**OBJET**

Cet amendement propose d'augmenter le nombre de trains express régionaux (TER), mode de transport non carboné favorisant grandement la mobilité notamment dans les zones rurales.

Les citoyens doivent pouvoir se rendre sur leur lieu de travail par le biais d'une mobilité décarbonée grâce au bon maillage territorial existant de notre réseau ferré et à un cadencement adéquat des trains.

Alors que la SNCF a annoncé la fermeture de certaines gares et « petites lignes », il est indispensable de permettre aux régions de développer l'utilisation de TER pour favoriser les déplacements des citoyens notamment excentrés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	807
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

CHAPITRE III : MOBILITÉ SOLIDAIRE

Rédiger ainsi l'intitulé de cette division :

Mobilité inclusive

**OBJET**

Une démarche inclusive de la mobilité signifie que les solutions doivent être utilisables par tous, en fonction des difficultés rencontrées. Cette démarche doit faire partie intégrante d'une politique de mobilité.

La notion « solidaire » renvoie à des politiques sociales, source de stigmatisation et de gestion sectorielle des publics en fonction de leurs difficultés (physique, financière, psychologique,...). C'est pourquoi la notion de « mobilité inclusive » paraît plus appropriée aux auteurs de l'amendement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	927 rect.
----------------	--------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 6

I. – Alinéa 2

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

1<sup>o</sup> Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du 1<sup>o</sup> du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Action commune en faveur d'une mobilité solidaire

II. – Après l'alinéa 3

Insérer sept alinéas ainsi rédigés :

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité mentionné à l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

« Art. L. 1215-.... – Ile-de-France Mobilités, la région Ile-de-France, les départements de la région Ile-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région Ile-de-France ainsi que les départements de la région Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

III. – Alinéas 8 et 9

Supprimer ces alinéas.

### **OBJET**

En déclinaison du principe de coordination en matière de mobilité solidaire introduit en Commission, l'amendement proposé introduit un « plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire », ayant pour vocation à mettre en cohérence les interventions des différents acteurs en faveur de la mobilité des personnes les plus vulnérables, et les faire mieux dialoguer. Il décline ainsi le principe de coordination figurant dans la loi.

Ce plan est élaboré à l'échelle d'un bassin de mobilité regroupant les problématiques du quotidien pour l'accès à l'emploi, aux services publics, à la santé, à l'éducation et à la formation.

Il est placé sous la responsabilité conjointe de la région et du département, au titre de leur rôle majeur de coordination en matière d'organisation de la mobilité d'une part, de solidarité sociale et territoriale d'autre part. La région interviendra aussi en tant que responsable du développement économique. Il associe les acteurs de la sphère sociale, accompagnant au quotidien les personnes les plus fragiles.

L'amendement propose en outre de créer une section dédiée aux « Actions communes en faveur d'une mobilité solidaire » dans le nouveau « chapitre V - modalités de l'action commune des AOM » créé par l'article 4 (volet coordination de la LOM). C'est un aspect majeur de la loi.

L'amendement propose en outre une rédaction harmonisée pour l'Ile-de-France, associant dans le principe de coordination la Ville de Paris et la région Ile-de-France pour leurs compétences respectives par exemple en matière sociale et de développement économique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	389 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mmes LAVARDE et BONFANTI-DOSSAT, M. BRISSON, Mmes GUILLOTIN et DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD et RAPIN et Mme KELLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 6

Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1215-2. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, les syndicats mixtes des transports mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur d'une mobilité universelle.

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés décident l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun relatif à une mobilité universelle. Les autres collectivités et organismes mentionnés au premier alinéa définissent librement leur contribution à ce plan d'action. Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient de l'accès au dispositif de guichet unique tel que défini au 6<sup>o</sup> de l'article L. 1231-1-1. Il prévoit notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi ou personne éloignée de l'emploi. »

OBJET

Le présent amendement permet l'instauration d'un plan d'action commun, à l'échelle d'un bassin de mobilité, entre les autorités organisatrices de la mobilité et les autres acteurs, publics et privés, qui concourent à l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, en situation de handicap ou à mobilité réduite.

La mobilité est l'une des clés de l'insertion sociale et professionnelle, c'est la raison pour laquelle l'accessibilité de ces personnes se doit d'être regardée avec une attention particulière.

L'association des acteurs habitués à travailler avec ces publics, et qui connaissent en conséquence leurs besoins en terme de mobilité, apparaît dès lors particulièrement pertinente.

Le projet de loi d'orientation des mobilités, dans sa première version présentée début 2018 prévoyait d'ailleurs un tel dispositif.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	416
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 6

I. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Remplacer la référence :

Le I

par la référence :

Le II

2<sup>o</sup> Remplacer la référence :

L. 1231-3

par la référence :

L. 1241-1

3<sup>o</sup> Remplacer la référence :

8<sup>o</sup>

par la référence :

13<sup>o</sup>

II. – Alinéa 5, au début

Insérer le mot :

Organiser

III. – Alinéas 6 et 7

Rédiger ainsi ces alinéas :

3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« .... – Elle peut organiser 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. » ;

### **OBJET**

Amendement rédactionnel permettant de mieux situer la compétence mobilité solidaire parmi la liste des compétences des autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	146
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 6

I. - Alinéas 5 et 7

Après les mots :

tels services

insérer les mots :

, proposer une tarification adaptée pouvant aller jusque la gratuité

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

... – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent attirer l'attention sur les enjeux de mobilité spécifiques pour ces publics ainsi que sur la possibilité d'aller au-delà d'aides individuelles par la pratique d'une tarification adaptée pouvant aller jusque la gratuité pour ces publics.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	147
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 6

Alinéas 5 et 7

Compléter ces alinéas par les mots :

, celle des seniors et des jeunes

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent attirer l'attention sur les enjeux de mobilité des seniors et des jeunes





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	260 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GREMILLET, Mmes DEROMEDI et RAMOND, MM. MORISSET et MAGRAS, Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, RAISON, POINTEREAU, BONHOMME, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, MM. DUPLOMB et HUSSON et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 6

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, tels que ceux de montagne, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

OBJET

Dans la continuité des travaux menés en commission par le Sénat, en première lecture, à l'article 6 du projet de loi d'orientation des mobilités, cet amendement vise à encourager la mise en œuvre par les autorités organisatrices de la mobilité, de nouvelles solutions de mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, tels que ceux de montagne, notamment à travers de nouveaux usages des moyens de transport existants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	467 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX, GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI,  
Mme COSTES, M. DANTEC, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI,  
MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 6

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, tels que ceux de montagne, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

OBJET

Cet amendement vise à engager les autorités organisatrices de transports à rechercher des solutions innovantes pour résoudre les difficultés d'offre de transports dans les territoires mal desservis. La précision apportée par l'amendement permet de ne pas consigner le développement des mobilités solidaires aux seules aires urbaines, de même qu'elle suggère certaines pistes possibles à explorer telles que le recours aux nouvelles technologies ou bien l'utilisation au profit des populations de ces territoires des systèmes de transport existants jusqu'ici « fermés » tels que les bus scolaires ou les bus d'entreprise.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	826
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 6

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

**OBJET**

Cet amendement vise à engager les autorités organisatrices de transports à rechercher des solutions innovantes pour résoudre les difficultés d'offre de transports dans les territoires enclavés.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	427 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. BABARY et LEFÈVRE, Mmes CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et RAIMOND-PAVERO,  
MM. MOUILLER et COURTIAL, Mme LASSARADE, M. MAGRAS, Mme GRUNY, MM. SAVARY,  
PIEDNOIR, FORISSIER et PRIOU, Mme DEROMEDI, MM. HUGONET, SIDO et GREMILLET,  
Mme LAMURE, MM. LONGUET et SAURY, Mme KELLER et M. RAPIN

ARTICLE 6

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

et celle des élèves en apprentissage

**OBJET**

Les dispositions concernant la mobilité solidaire demeurent un point prioritaire pour les entreprises. Il s'agit d'accompagner les personnes dites « fragiles » pour faciliter l'accès au travail et donc leur employabilité. Il est proposé d'ajouter les apprentis dans la liste des personnes à accompagner, d'une part, parce que les jeunes en apprentissage n'ont pas nécessairement l'âge d'avoir le permis de conduire et, d'autre part, parce que les déplacements s'organisent autour de deux destinations : le lieu d'étude et le lieu de travail.

Le développement de l'apprentissage en France étant une priorité, il est nécessaire de se donner les moyens de mettre en place cet accompagnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	148
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 7

I. - Alinéa 4

Remplacer les mots :

Des mesures tarifaires spécifiques sont prises

par les mots :

La gratuité est reconnue

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

... – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit garantie la gratuité pour les accompagnateurs de personnes handicapées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	551
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 7

I. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Après le mot :

spécifiques

insérer les mots :

, pouvant aller jusqu'à la gratuité,

2<sup>o</sup> Remplacer le mot :

à

par les mots :

au 1<sup>o</sup> du I de

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

**OBJET**

L'article 7 dispose que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) devront accorder des avantages tarifaires en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

---

Ces avantages tarifaires peuvent être des tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité, pouvant aller jusqu'à la gratuité.

Par ailleurs, la priorité est de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui nécessitent obligatoirement d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	996 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, PIEDNOIR, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, POINTEREAU, PONIATOWSKI et RAPIN et Mme CHAUVIN

ARTICLE 7

I. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Après le mot :

spécifiques

insérer les mots :

, pouvant aller jusqu'à la gratuité,

2<sup>o</sup> Remplacer le mot :

à

par les mots :

au 1<sup>o</sup> du I de

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.



**OBJET**

L'article 7 dispose que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) devront accorder des avantages tarifaires en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Ces avantages tarifaires peuvent être des tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité, pouvant aller jusqu'à la gratuité.

Par ailleurs, la priorité est de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui nécessitent obligatoirement d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	584 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 7

Alinéa 4

Après les mots :

prises en faveur des

insérer les mots :

personnes en difficultés sociales et

**OBJET**

Le projet de loi doit prévoir des mesures pour les personnes en difficultés sociales, en particulier les demandeurs d'emploi ou personne éloignée de l'emploi.

Leur insertion dans l'emploi reste conditionnée aux politiques de déplacements, notamment des français vivant dans les territoires ruraux et devant se rendre dans les centres urbains qui concentrent les emplois.

Cet amendement tend à y remédier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	610 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 7

Alinéa 4

Après les mots :

faveur des

insérer les mots :

personnes âgées et

**OBJET**

Le projet de loi doit aussi répondre aux besoins de déplacement des personnes âgées.

Cet amendement tend à y remédier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1038
----------------	------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 7

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion telle que définie au 1<sup>o</sup> du I de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »

OBJET

L'amendement vise à garantir la liberté de déplacement des personnes handicapées en supprimant le critère d'obligation de résidence sur le territoire pour bénéficier de l'accès aux TAD spécialisés dans le transport des personnes handicapées (PH) et des personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, la plupart des TAD spécialisés dans le transport des PH/PMR prévoit une obligation de résidence, un dossier administratif voire parfois un passage devant une commission médicale.

La levée de l'obligation de résidence est pertinente et demandée par le défenseur des Droits.

Cependant elle doit être complétée la levée d'obligation de passage devant une commission médicale locale également demandé par le Défenseur des Droits. En outre la notion de PMR est plus large que le public cœur de cible de ces services. Il est donc nécessaire de sous-amender cet amendement en :

- ajoutant la levée d'obligation de passage devant une commission médicale
- restreignant cette double simplification aux seules PH/PMR ayant une carte mobilité inclusion avec handicap de plus de 80%



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	553 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Alain MARC, Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI et BONNECARRÈRE et Mme BILLON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 7

Alinéa 6, première phrase

Remplacer les mots :

Au sein de la voirie communale, toute voie

par les mots :

Toute aire de stationnement

OBJET

L'aménagement de places dimensionnées pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) au sein de la voirie communale dispose de l'attention constante des collectivités.

Or, le respect des normes d'accessibilité pour le stationnement se heurte à la réalité de terrain, notamment au respect des normes de largeurs de trottoir, et font que 80% des places aménagées et réservées font l'objet de dérogations, qui sont examinées et validées par les commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité, à l'issue d'instruction de dossiers pouvant durer plusieurs mois.

En l'absence de mécanisme dérogatoire pour l'aménagement des places dédiées à l'implantation des bornes électriques, l'exigence proposée par l'alinéa 6 de cet article du projet de loi risque de freiner l'implantation de places aménagées de bornes électriques, qu'elles soient accessibles ou non.

Pour éviter cet effet contre-productif, le présent amendement vise à imposer un aménagement aux normes d'accessibilité des places pré-équipées ou équipées de bornes électriques au sein des seules aires de stationnement, en dehors des emprises de voiries dédiées à la circulation, dans lesquelles l'aménagement de telles places ne soulève pas d'impossibilité technique récurrente.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	219 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. TEMAL et ANTISTE, Mmes PEROL-DUMONT et GHALI, M. MANABLE, Mme CONCONNE,  
MM. TOURENNE, IACOVELLI, LUREL, JACQUIN et Patrice JOLY, Mmes Gisèle JOURDA,  
JASMIN, BLONDIN et LEPAGE, MM. DAUDIGNY et TISSOT, Mme ARTIGALAS,  
M. KERROUCHE, Mme TAILLÉ-POLIAN et M. MARIE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 7

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – L'article L. 1112-4-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Tout critère d'appartenance territoriale à l'autorité organisatrice pour accéder au transport à la demande s'avère proscrit, afin de garantir la liberté d'aller et de venir aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la nation. »

OBJET

Dans certains territoires, l'accès aux services de transports adaptés est conditionné au fait de résider sur ledit territoire.

L'objet du présent amendement est donc de garantir la mobilité géographique des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en bannissant le critère d'appartenance territoriale à une autorité organisatrice pour pouvoir accéder à un transport à la demande adapté.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	746 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. TEMAL, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées avant le 30 juin 2021. Elle assure également la publicité la plus large possible de ses réalisations, auprès des abonnés aux réseaux de transports de son territoire ainsi que dans les infrastructures dédiées (gares, gares routières, arrêts de bus, de tramway,...). »

**OBJET**

Au vu des mises en accessibilité progressive des réseaux de transports publics, et eu égard au rôle de la région comme chef de file, l'enjeu consiste à rendre visible ce qui a été rendu accessible.

En effet, la date ultime des Schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée étant le 26 septembre 2024, il s'avère nécessaire d'une part de valoriser les actions entreprises par les autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que d'autre part, de permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite de connaître les réseaux qui se rendent accessibles progressivement.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	225 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

M. MOUILLER, Mmes PUISSAT, DEROMEDI et THOMAS, M. SOL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. SAVARY et LE NAY, Mmes VULLIEN, MORHET-RICHAUD, LASSARADE et Laure DARCOS, MM. Alain MARC et Bernard FOURNIER, Mmes DI FOLCO, BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. Daniel LAURENT, BOULOUX, SCHMITZ, CUYPERIS et VASPART, Mme CANAYER, MM. de LEGGE et HUGONET, Mmes DUMAS et MICOULEAU, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, M. LONGEOT, Mme GUIDEZ, MM. DAUBRESSE et CHARON, Mme BILLON, M. DÉTRAIGNE, Mmes LHERBIER, DOINEAU et LOPEZ, MM. SEGOUIN, BONNE, NOUGEIN et LE GLEUT, Mme MALET, MM. MORISSET et DECOOL, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. DUFAUT, DARNAUD, LAMÉNIE, POINTEREAU et PONIATOWSKI, Mmes NOËL, IMBERT, LAMURE et KELLER, MM. MALHURET et GREMILLET et Mme de la PROVÔTÉ

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées, avant le 30 juin 2021. »

**OBJET**

Au vu des mises en accessibilité progressive des réseaux de transports publics, et eu égard au rôle de la région comme chef de file, l'enjeu consiste à rendre visible ce qui a été rendu accessible.

En effet, la date ultime des Schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée étant le 26 septembre 2024, il s'avère nécessaire d'une part de valoriser les actions entreprises par les autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que d'autre part, de

permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite de connaître les réseaux qui se rendent accessibles progressivement.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	58 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	
Retiré	

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. DAUBRESSE, CHARON et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, M. LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET et PANUNZI, Mme PROCACCIA, MM. REGNARD, REICHARDT, SIDO, ALLIZARD, BABARY et BIZET, Mme BRUGUIÈRE, M. CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, COURTIAL, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS, DURANTON et GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET et HUGONET, Mme IMBERT, MM. KENNEL et LAMÉNIE, Mmes LASSARADE, LAVARDE et LHERBIER, MM. PEMEZEC, PIEDNOIR et PONIATOWSKI, Mmes PRIMAS, PUISSAT et RAIMOND-PAVERO, MM. REVET et SAVARY, Mme THOMAS et M. RETAILLEAU

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1113-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1113-1. – I. – Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Ile-de-France, dans l'aire de compétence d'Île-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur.

« II. – Les personnes ne résidant pas sur le territoire français de manière régulière au regard de la législation sur le séjour des étrangers en France ne peuvent bénéficier de la réduction tarifaire prévue au I du présent article. »

**OBJET**

L'article L. 1113-1 du code des transports imposent aux autorités organisatrices d'accorder des réductions tarifaires, d'au moins 50 %, sur leurs titres de transport aux personnes bénéficiant d'aides sociales.

Cet avantage permet ainsi aux usagers en situation précaire de se déplacer.

Toutefois, cet avantage est également consenti aux étrangers en situation irrégulière qui n'ont pourtant ni vocation à entrer sur le territoire national ni, évidemment, à y demeurer.

C'est la raison pour laquelle le conseil d'administration d'Ile de France Mobilités a pris une délibération le 17 février 2016 supprimant la réduction tarifaire de 75 % pour les titulaires de l'AME. Il a en effet considéré que la volonté du législateur était d'accorder des réductions tarifaires aux personnes à faible revenu résidant régulièrement sur le territoire mais n'était pas de procurer des avantages à des personnes qui résident de façon irrégulière sur le territoire national.

Les juridictions administratives ont annulé cette décision en considérant que l'article L. 1113-1 oblige les autorités organisatrices à accorder une réduction tarifaire de 50 % à tous les usagers qui pouvaient démontrer que leurs revenus étaient inférieurs au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale.

Ainsi, en 2017, ce sont environ 120 000 titulaires de l'AME, empruntant les réseaux de transport public organisés par Ile-de-France Mobilités, qui auraient été susceptibles de bénéficier de la réduction de 75% sur les forfaits mensuels et hebdomadaires et de 50% de réduction sur les tickets et billets.

Cela représente un coût d'environ 43 millions € HT par an pour la seule région Ile-de-France.

Le présent amendement vise à exclure l'obligation, pour les autorités organisatrices, d'accorder aux étrangers en situation irrégulière des réductions tarifaires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1042
----------------	------

21 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 58 rect. bis de M. KAROUTCHI

présenté par

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN,  
KANNER  
et les membres du groupe socialiste et républicain

C	
G	
Tombé	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Amendement n<sup>o</sup> 58

1<sup>o</sup> Alinéa 4, première phrase

Remplacer le taux :

50 %

par le taux :

75%

2<sup>o</sup> Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Le tarif solidaire de transport en Ile de France est déjà attribué sous condition de résidence stable et de ressources. Il ne convient donc pas d'en restreindre encore la portée pour exclure les bénéficiaires de l'AME de ce dispositif.

Par ailleurs, jusqu'à peu, la réduction tarifaire était de l'ordre de 75 %. Mme Péresse, après avoir essayé en vain de supprimer cette aide en février 2016 a dû la rétablir et mettre en place un système de remboursement pour les bénéficiaires qui en avaient été privés à tort, comme l'a décidé le tribunal.

L'opposition a ainsi obtenu la réintroduction du tarif solidaire de transport mais minoré à 50%.

Ce sous-amendement vise donc également à revenir à une réduction tarifaire de 75 % mise en place sous la Présidence Huchon.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	656 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la deuxième phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elles peuvent également bénéficier d'une réduction tarifaire sur les services de mise à disposition de cycles et de véhicules motorisés lorsque ceux-ci sont organisés par cette même autorité. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre aux personnes défavorisées de bénéficier d'une tarification sociale sur les services de mise à disposition de bicyclettes et de véhicules motorisés mis en place par l'autorité organisatrice des mobilités régionale, en complément de la réduction sur les transports en commun d'ores et déjà prévue par l'article L.1113-1 dans sa rédaction actuelle.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	31 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN, BILLON et VERMEILLET et MM. CIGIOTTI, MÉDEVIELLE, Loïc HERVÉ, LE NAY, CANEVET, HENNO, JANSSENS, LAUGIER, GREMILLET et ADNOT

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1221-5 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-5.- L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

« L'autorité organisatrice de transport privilégie la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité.

« Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

**OBJET**

L'autorité organisatrice est compétente pour définir seule la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les mobilités en transport en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent voire mettent en place la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs.

Outre l'impact négatif pour les finances des collectivités, la gratuité dans les transports est contre-productive et leurre le passager sur le coût réel du transport. Alors que le constat est dressé de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le client, les mesures de gratuité accentuent le décalage.

Par ailleurs, la mise en place de services gratuits, notamment dans les transports scolaires, génèrent des difficultés organisationnelles importantes pour les transporteurs. En effet, le

nombre d'inscrits augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles. Le nombre d'usagers occasionnels de ces lignes régulières rend difficile le dimensionnement des flottes et accroît le risque de transport debout pour les élèves.

Cet amendement tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	92 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. VASPART, Mme LAMURE, M. BASCHER, Mmes CANAYER, BRUGUIÈRE et DEROMEDI, MM. CUYPERS, COURTIAL, DARNAUD et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. GENEST et Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, M. LAMÉNIÉ, Mmes GRUNY et DI FOLCO, MM. Bernard FOURNIER, LEFÈVRE et Henri LEROY, Mme MORHET-RICHAUD, MM. PRIOU et RAPIN, Mme RAMOND, M. SCHMITZ et Mme IMBERT

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1221-5 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-5. – L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

« L'autorité organisatrice de transport privilégie la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité.

« Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

**OBJET**

L'autorité organisatrice est compétente pour définir seule la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les mobilités en transport en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent voire mettent en place la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs.

Outre l'impact négatif pour les finances des collectivités, la gratuité dans les transports est contre-productive et leurre le passager sur le coût réel du transport. Alors que le constat est dressé de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le client, les mesures de gratuité accentuent le décalage.

Par ailleurs, la mise en place de services gratuits, notamment dans les transports scolaires, génèrent des difficultés organisationnelles importantes pour les transporteurs. En effet, le nombre d'inscrits augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles. Le nombre d'usagers occasionnels de ces lignes régulières rend difficile le dimensionnement des flottes et accroît le risque de transport debout pour les élèves.

Cet amendement tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	524 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE, PATIENT, KARAM, MOHAMED SOILIH et HASSANI

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 8

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Après l’article L. 1811-2 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-2-1. – Pour l’application dans les départements et régions d’outre-mer de l’article L. 1214-3, les mots : “ de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “ de plus de 50 000 habitants”.

« Pour l’application dans les départements et régions d’outre-mer du premier alinéa de l’article L. 1231-8, les mots : “ de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “ de plus de 50 000 habitants”. »

II. – Après l’alinéa 12

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

....- Après l’article L. 1811-5 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-5-...ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-5-.... – L’établissement d’un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux de l’autorité organisatrice unique de la mobilité. »

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le code de l’environnement est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le chapitre premier du titre II du livre II est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Dispositions particulières aux départements et régions d’outre-mer

« Art L. 221-.... – Pour l’application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion des dispositions de l’article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. » ;

2° L’article L. 652-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l’application à Mayotte de l’article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. »

### **OBJET**

Cet amendement vise à rendre obligatoire pour les régions ayant la capacité d’avoir une autorité organisatrice unique de la mobilité afin de permettre aux régions d’outre-mer de développer un plan de mobilité.

Selon des informations fournies par le Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (Cerema), les classes de population considérées pour l’obligation d’élaboration d’un plan de déplacements urbains sont entre autres les suivantes : 10 000 à 25 000 habitants, 25 000 à 50 000 habitants, 50 000 à 100 000 habitants, 100 000 à 250 000 habitants, 250 000 à 500 000 habitants.

Ainsi, la communauté d’agglomération Mamoudzou-Demben, qui compte selon le Cerema en 2014 environ 68 200 habitants ne pourrait, à titre d’exemple, être prise en compte ni par le seuil à 100 000 habitants ni par l’obligation pour l’autorité organisatrice unique de la mobilité d’établir un plan de mobilité.

En effet, si Mayotte ne compte qu’une seule autorité organisatrice de la mobilité, celle-ci ne semble pas avoir été instituée autorité organisatrice unique de la mobilité comme Martinique Transport.

Ce nouveau seuil serait en outre cohérent avec d’autres dispositions législatives existantes. Le D de l’article L. 4434-3 du code général des collectivités territoriales précise par exemple qu’une partie du produit de la taxe spéciale de consommation est « affectée au budget des communes de plus de 50 000 habitants et des établissements publics de coopération intercommunale lorsque la population de l’ensemble des communes membres de l’établissement dépasse 50 000 habitants, ayant mis en place un service public de transports urbains de personnes ou ayant approuvé un plan de déplacement urbain. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	777 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme JASMIN, M. LUREL, Mme CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 8

Alinéas 11 et 12

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Le but de cet amendement est de maintenir la place des conseils départementaux quand ils sont présents en Outre-mer, en raison de l'importance du secteur sanitaire et sociale dans ces départements.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	822
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE et MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 8

Après l'alinéa 12

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

.... – Le chapitre unique de titre I<sup>er</sup> du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-.... – L'État favorise le développement du bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »

OBJET

Les mesures aux outre-mer doivent prendre en compte le potentiel de développement des infrastructures spécifiques répondant aux potentiels du territoires. Ainsi il est proposé de favoriser le développement du bioGNV et de l'hydrogène dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique.

Avant sa généralisation, il serait opportun d'en faire une expérimentation dans les territoires disposant du potentiel le plus important comme par exemple la Guyane et plus particulièrement le centre spatial de Kourou disposant d'hydrogène en quantité.

Cet amendement vise à rendre les DOM COM moins dépendant des importations d'hydrocarbures et à profiter des ressources naturelles et technologiques disponibles afin de développer l'utilisation de véhicules propres.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	787
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE et MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 8

Alinéa 20

Rétablir le IX dans la rédaction suivante :

IX. – Les articles L. 3511-3, L. 3521-2-1 et L. 3551-1-1 du code des transports sont abrogés.

OBJET

Cet amendement a pour but de rétablir une situation, qui prive les DROM de l'application d'une disposition phare de la loi du 29 décembre 2016, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

En effet, l'article 5 de cette loi, qui modifie l'article L 3112-1 du code des transports, visait à mettre un terme au contournement de la réglementation qui était permise par le statut de transporteur collectif, exécutant des services occasionnels.

Les- dits transporteurs occasionnels, relevant de la loi de 1982, sont utilisés massivement par les plateformes de mise en relation pour concurrencer les TAXIS et VTC, en zone urbaine. Ce contournement, a également été mis en évidence dans le rapport sur l'application de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur publié fin 2015 :

« L'encadrement de l'activité de VTC par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 a conduit de nombreux acteurs à avoir recours à un autre dispositif législatif, beaucoup plus souple : celui des services occasionnels régis par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. »

Celui-ci autorise les entreprises de transport collectif à transporter, sur réservation préalable, un groupe de personnes, ce dont doit attester un billet collectif. Mais en

pratique, ce statut est souvent détourné par des entreprises qui ne transportent, en fait, qu'une seule personne.

Ce régime est moins contraignant que celui des taxis et des VTC, tant sur le plan des exigences requises pour devenir conducteur que des critères imposés aux véhicules.

Si le statut d'exploitant d'une entreprise régie par la loi Loti nécessite de répondre à plusieurs conditions d'honorabilité, d'établissement, de capacité professionnelle et de capacité financière, les conducteurs qu'elle recrute doivent seulement détenir le permis B et une attestation médicale.

À l'inverse, les conducteurs de voitures de transport avec chauffeur doivent avoir réussi un examen théorique et pratique sous la forme d'un questionnaire à choix multiples ou justifier d'une expérience professionnelle d'un an et suivre, tous les cinq ans, une formation continue. Les conducteurs de taxi doivent réussir, quant à eux, un examen théorique et pratique, et sont également soumis à une obligation de formation continue.

Les taxis comme les voitures de transport avec chauffeur doivent répondre à un certain nombre de caractéristiques. Les taxis doivent disposer de l'ensemble des équipements spéciaux tels que le compteur horokilométrique, le lumineux, la plaque avec le numéro de la licence, le terminal de paiement électronique, etc. ; pour les VTC, le véhicule doit être âgé de moins de six ans et répondre à des critères de taille et de puissance. Les véhicules utilisés dans le cadre des services occasionnels régis par la loi Loti ne sont pas soumis à ces exigences.

En conséquence, de nombreux acteurs se sont lancés dans le transport de personnes sur réservation en ayant recours à ce régime, sans toujours respecter l'obligation de transporter au minimum deux personnes. Certaines plateformes de réservation sont soupçonnées d'avoir favorisé ce phénomène.

Par un amendement adopté au Sénat, la Guadeloupe et les DROM ont été exclus du champ d'application de l'article L 3112-1 du Code des Transports.

Cet article permet à des transporteurs collectifs d'exécuter un service occasionnel, en zone urbaine couverte par un PDU, avec des véhicules de plus de 10 places uniquement. Les prestations de transport public particulier avec des véhicules de moins de 10 places sont réservés dans ces zones aux taxis et VTC.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	738 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports est complété par les mots : « et, pour les territoires composés de plusieurs îles, une politique de continuité territoriale inter-île ou inter-rade ».

**OBJET**

Cet amendement propose de compléter l'article définissant la politique de continuité territoriale outre-mer en précisant que les pouvoirs publics sont également tenus de mettre en œuvre une politique de continuité territoriale intérieure au bénéfice notamment des habitants des îles peu peuplées composant un archipel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	737 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

M. LUREL, Mmes JASMIN et CONCONNE, MM. ANTISTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT et LUBIN, M. LALANDE, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la deuxième phrase du second alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports, après les mots : « Elle tend », sont insérés les mots : « à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement et ».

**OBJET**

Sur la base des principes de continuité territoriale en vigueur en Corse, le présent amendement propose que la politique nationale de continuité territoriale outre-mer ait notamment pour objectif d'atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	522 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE, PATIENT, KARAM, MOHAMED SOILIH et HASSANI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant l'état des politiques publiques en faveur de la continuité territoriale dans les départements d'outre-mer.

**OBJET**

La politique de continuité territoriale est partagée entre l'État et les collectivités. En application des dispositions relatives à la continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain du code des transports, l'État met en œuvre la politique nationale de continuité territoriale telle que définie à l'article L. 1803-1 du même code : « Dans les conditions déterminées par les lois et règlements, les pouvoirs publics mettent en œuvre outre-mer, au profit de l'ensemble des personnes qui y sont régulièrement établies, une politique nationale de continuité territoriale.

Cette politique repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Elle tend à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer. Peuvent en bénéficier, dans des conditions prévues par la loi, des personnes résidant en France métropolitaine. » L'action de l'État dans la politique nationale de continuité territoriale se traduit par l'organisation d'aides aux déplacements des particuliers devant rejoindre la France métropolitaine. Les aides appelées « passeport pour la mobilité des études » et « passeport pour la mobilité de la formation professionnelle » s'adressent aux

personnes en formation initiale et aux stagiaires de la formation professionnelle ; elles bénéficient également aux candidats aux épreuves d'admission de certains concours.

L'article 2 de la loi égalité réelle, selon lequel « la continuité territoriale s'entend (...) de la mise en place ou du maintien d'une offre de transports continus et réguliers à l'intérieur de ces territoires [d'Outre-mer] et entre ces territoires et la France hexagonale ».

La loi n° 2017-256 du 28 février 2017 ajoute une dimension « au retour » au principe de continuité et avec la même enveloppe budgétaire. Ainsi, il est important de faire un bilan du dispositif et de procéder à l'extension du dispositif existant de continuité territoriale, conformément à la lettre de la loi et à l'engagement du Président de la République.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	150
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 9

Alinéa 8

Supprimer les mots :

et dynamiques

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent la suppression de la mise à disposition des données dynamiques. En effet, tel que rédigé le présent article va au-delà des obligations et du règlement européen de 2017 qui n'impose que l'ouverture des données théoriques et pas celles en temps réel. Ils craignent qu'étendre l'obligation d'ouverture des données aux données dynamiques créent une charge très importante pour les autorités organisatrices qui sera ensuite capté par les GAFAM pour pourront en disposer gratuitement pour développer des applications payantes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	36 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. LONGEOT et BONNECARRÈRE, Mmes VERMEILLET et BILLON, MM. MOGA et CANEVET, Mmes TETUANUI et VÉRIEN, MM. BOCKEL et DÉTRAIGNE, Mme SOLLOGOUB et MM. LE NAY, CIGIOTTI et MÉDEVIELLE

ARTICLE 9

Alinéa 8

Après le mot :

celui-ci

insérer les mots :

auxquelles il convient d'ajouter les données de retard a posteriori

**OBJET**

Cet amendement vise à ajouter les données de retard statiques (exemple dans le ferroviaire les données circulation par circulation, train par train) dans les données couvertes par l'article 9. L'accessibilité et la réutilisation de ces données de retard a posteriori, directement liées au trajet réalisé par le voyageur et nécessaires à sa complète information sur son voyage, permettraient aux utilisateurs de mettre en place une automatisation des procédures de compensation et d'indemnisation pour le voyageur lorsque celui-ci y est éligible, en fonction des critères d'indemnisation déterminés par l'opérateur de transport en conformité avec le droit des voyageurs applicable. Cela aboutirait à une importante simplification de pénibles formalités pour le voyageur. La levée de ce type de barrière facilitera le recours aux modes de transports collectifs non seulement pour la mobilité du quotidien mais aussi pour les voyageurs internationaux souvent non francophones.

De telles bases de données existent d'ores et déjà, les opérateurs de transport et *a fortiori* le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en ont besoin pour assurer le bon exercice de leurs missions, cet amendement n'induit donc aucune charge supplémentaire à leur égard.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	809
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 9

Alinéa 8

Après le mot :

celui-ci

insérer les mots :

auxquelles il convient d'ajouter les données de retard a posteriori

OBJET

Cet amendement vise à ajouter les données de retard statiques (exemple dans le ferroviaire les données circulation par circulation, train par train) dans les données couvertes par l'article 9.

L'accessibilité et la réutilisation de ces données de retard a posteriori, directement liées au trajet réalisé par le voyageur et nécessaires à sa complète information sur son voyage, permettraient aux utilisateurs de mettre en place une automatisation des procédures de compensation et d'indemnisation pour le voyageur lorsque celui-ci y est éligible, en fonction des critères d'indemnisation déterminés par l'opérateur de transport en conformité avec le droit des voyageurs applicable. Cela aboutirait à une importante simplification de pénibles formalités pour le voyageur.

La levée de ce type de barrière facilitera le recours aux modes de transports collectifs massifiés, dont les vertus environnementales sont connues, non seulement pour la mobilité du quotidien mais aussi pour les voyageurs internationaux souvent non francophones. De telles bases de données existent naturellement d'ores et déjà, les opérateurs de transport et a fortiori le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en ont besoin assurer le bon exercice de leurs missions, cet amendement n'induit donc aucune charge supplémentaire à leur égard



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	966 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ et THOMAS,  
M. DAUBRESSE, Mmes de CIDRAC, LASSARADE et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT,  
REGNARD, SIDO et LAMÉNIÉ, Mme DURANTON, M. de NICOLAY et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 9

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont également rendues accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa et sous forme anonymisée, les données statiques ainsi que les données dynamiques sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés.

OBJET

L'objet de cet amendement est de compléter les sources de données auxquelles peuvent avoir accès les professionnels du transport afin de disposer de l'information la plus pertinente et actualisée afin de pouvoir adapter plus justement et plus rapidement les politiques de transport.

Il convient de préciser que, comme indiqué dans la rédaction, les données dont il s'agit sont anonymisées. Il ne s'agit donc pas pour les récipiendaires de connaître l'identité des voyageurs mais bien de disposer de données de masse pour mieux organiser les services.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	660 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 9

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

OBJET

Le texte dans sa version actuelle autorise les métropoles à n'utiliser les données que sur leur seul territoire administratif, alors que leur rayonnement en termes de mobilité le dépasse de loin. Cet amendement vise à leur permettre de le faire sur l'ensemble du bassin de mobilité (notion non statistique a contrario de l'aire urbaine).

Le présent amendement prévoit de permettre aux autorités organisatrices de mobilité régionales et métropolitaines de travailler de concert en matière de collecte et d'accès aux données sur les bassins de mobilité métropolitains.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	309 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mme de CIDRAC, M. VASPART, Mme DEROMEDI, MM. POINTEREAU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET, GREMILLET et PONIATOWSKI et Mme CHAUVIN

ARTICLE 9

Après l'alinéa 14

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Les métropoles ou les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par les personnes mentionnées à l'article 3 du même règlement.

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles ou les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l'utilisateur une position dominante. »

**OBJET**

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions 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.

Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'usager afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité.

Il prévoit également une mise à disposition de ces données pour utilisation et traitement par des opérateurs tiers, le cas échéant par le biais d'un accord de licence.

S'il convient de favoriser l'innovation en permettant l'étude de ces données, il est également essentiel de :

---

- garantir la confidentialité des informations transmises par chaque opérateur aux autorités, afin que la stratégie de déploiement d'un opérateur donné ne puisse être analysée par ses concurrents directs ;

- s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permette pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché. Compte tenu des ambitions de géants du numérique sur les enjeux de mobilités, acteurs le plus souvent non européens, il est essentiel de donner l'opportunité aux régions ou métropoles de refuser l'accès à un acteur qui viserait à consolider sa position dominante ou qui disposerait de moyens techniques et financiers de traitement lui offrant demain une position concurrentielle dominante.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	819
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 9

I. – Après l’alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes mentionnées à l’article 3 du même règlement opérant le plus souvent des services de mobilité concurrents ou connexes, les métropoles et les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par chaque opérateur.

II. – Après l’alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles et les régions s’assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l’utilisateur une position dominante.

**OBJET**

Le règlement délégué de la Commission européenne fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l’information de l’usager afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité.

Il prévoit également une mise à disposition de ces données pour utilisation et traitement par des opérateurs tiers, le cas échéant par le biais d’un accord de licence.

S’il convient de favoriser l’innovation en permettant l’étude de ces données, il est également essentiel de :

- Garantir la confidentialité des informations transmises par chaque opérateur aux autorités, afin que la stratégie de déploiement d’un opérateur donné ne puisse être analysée par ses concurrents directs ;

---

- S'assurer que l'accès aux données agrégées ne permette pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	421 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. HENNO, BONNECARRÈRE, PRINCE, LE NAY, CANEVET et  
KERN, Mme BILLON et MM. JANSSENS, MOGA et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 9

Après l'alinéa 15

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-.... – La réutilisation des données peut faire l'objet d'accords de licence conformément au point 4 de l'article 8 du même règlement.

« Ces accords de licence sont choisis librement par les autorités organisatrices de la mobilité, dans le respect des dispositions du règlement précité, et sont mis en ligne par le gestionnaire du point d'accès national dans les conditions définies par décret.

« Les accords de licence peuvent permettre d'identifier chaque utilisateur, au sens de l'article 2 du règlement précité, sollicitant les données fournies par le point d'accès national.

« En cas de non-respect des modalités d'utilisation des données fixées par les accords de licence, le gestionnaire du point d'accès national pourra, sur demande de l'autorité organisatrice, limiter ou suspendre l'accès des données à l'utilisateur.

« En cas de manquement grave, répété ou persistant, l'accord de licence pourra être résilié.

OBJET

Cet amendement vise tout d'abord à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité peuvent définir les modalités d'utilisation des données dans le cadre d'un accord de licence, conformément à l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926. Or, les conditions d'utilisation des données actuellement disponibles sur le point d'accès national sont exclusivement celles définies par la licence ODBL, qui ne permet pas de suivre les usages des jeux de données et de s'assurer qu'ils sont compatibles avec les politiques publiques de mobilité. Il est donc nécessaire de permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de proposer leur propre licence ou de recourir aux licences existantes, dès lors

qu'elles ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation et ne sont pas utilisées pour restreindre la concurrence.

La seconde partie de l'amendement vise à permettre une identification des utilisateurs qui contreviendraient aux conditions de ré-utilisations des données mises en place par les AOM. Une procédure de résiliation des engagements conclus dans le cadre de la licence de réutilisation pourra intervenir à la demande de l'autorité organisatrice. Cette procédure donnera au point d'accès national mandat afin de procéder à une mise en demeure et/ou suspension de l'exécution des modalités de mise à disposition des données à l'encontre de l'utilisateur dont l'usage des données serait contraire aux politiques publiques de mobilités construites par l'AOM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	151
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 9

Alinéa 16

Après les mots :

déplacements multimodaux,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.

OBJET

Les garde-fous prévus par le texte pour faire payer les utilisateurs de données seulement au-delà d'un certain seuil de requêtes sont illusoire. En effet, nous disposons d'un cas d'école avec la plateforme mise en place par la RATP.

Celle-ci avait décidé de faire payer l'accès à sa plateforme au-delà d'un certain nombre de connexion. Or, les sociétés qui exploitent les données fournies ont jusqu'à présent mis en place les contre feux pour rester en deçà de ce seuil, notamment grâce à un changement d'adresse IP. Au final, la RATP a dépensé un million d'euros pour créer sa plate-forme, qui nécessite 150 000 euros supplémentaire par an pour l'exploiter et n'a pas reçu jusqu'ici aucun financement par les utilisateurs de ces données.

Pourtant produire une donnée, surtout dynamique, a un coût :

- D'investissement d'une part : ces données découlent de systèmes d'exploitation complexes qui ont nécessité souvent des dizaines de millions d'€ pour être élaborés. Et il faut aussi des serveurs suffisamment puissants pour supporter un grand nombre de requêtes.



- D'exploitation d'autre part : il faut notamment payer les personnels de régulation qui, en adaptant l'offre en temps réel, génèrent ces données ; et il faut payer la maintenance des applications concernées.

Selon l'UTP, la mise en place d'une plate-forme Open data dans un réseau de transport de province est estimée à 100 000 € d'investissement pour la seule mise au format GTFS (conçu par Google !), plus 38 000 à 70 000 € par an de frais de maintenance, et cela hors frais de personnel.

Si des intérêts privés veulent utiliser ces données pour faire du profit, il est logique de les faire payer dès la première requête en intégrant ces deux éléments. Il s'agit d'une mesure compatible avec le règlement européen 2017/1926.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	903
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 9

Alinéa 16

Après les mots :

déplacements multimodaux,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.

OBJET

L'auteur de l'amendement estime qu'il n'est pas souhaitable de laisser un accès libre et gratuit à tout nouvel entrant sur un marché tant les données sont devenues des outils centraux avec la digitalisation de l'économie.

Cet amendement apparaît d'autant plus justifié que l'économie numérique fait fi du nombre de salariés ou de la robustesse du modèle économique provoqué par une start-up, preuve en sont les levées de fonds spectaculaires que nombre d'entre elles arrivent à faire avant même d'avoir fait leurs preuves en matière de rentabilité, de création d'emploi...

Et que dire des filiales des GAFAs qui se créeraient uniquement pour avoir un accès gratuit

Laisser le marché sans ce « droit d'entrée » reviendrait par ailleurs à discriminer les acteurs présents et détenant d'ores et déjà des données.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	422 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LONGEOT, KERN, HENNO, BONNECARRÈRE, PRINCE, LE NAY, CANEVET et  
CAPO-CANELLAS, Mme BILLON et MM. JANSSENS, MOGA et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 9

Alinéa 16

Après le mot :

lorsque

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

celle-ci est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données.

**OBJET**

Dans le cadre des accords de licence, la disposition du projet de loi qui prévoit une compensation financière demandée à l'utilisateur si la transmission des données sollicite significativement le service de fourniture des données, selon des critères définis en Conseil d'État, ne présente pas une sécurité juridique satisfaisante pour les producteurs de données. En effet l'expression « sollicite significativement », ne respecte pas l'esprit du règlement européen de mise en place d'une compensation financière « raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données ». Cette notion ne permet pas aux producteurs de se prémunir du phénomène d'utilisateurs qui se cantonneraient à rester sous un seuil « non-significatif », *via* plusieurs requêtes distinctes, afin de ne pas rentrer dans le cadre de la compensation financière.

Sur ce sujet, le règlement européen est suffisamment clair et précis, et offre plus de flexibilité que le présent projet de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	220 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

MM. TEMAL et ANTISTE, Mmes ARTIGALAS et CONCONNE, MM. DAUDIGNY et DEVINAZ, Mme GHALI, MM. IACOVELLI et JACQUIN, Mme JASMIN, M. Patrice JOLY, Mme Gisèle JOURDA, M. KERROUCHE, Mme LEPAGE, MM. LUREL et MANABLE, Mmes PEROL-DUMONT et PRÉVILLE et MM. TISSOT, TOURENNE et MARIE

ARTICLE 9

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le montant de cette compensation financière correspond à un pourcentage des bénéfices générés par l'utilisation des données transmises équivalent à celui de l'impôt sur les sociétés.

OBJET

L'article 9 est censé encadrer les conditions de mise à disposition des données publiques liées aux questions de mobilités et de déplacement multimodaux.

Toutefois, il crée une situation de concurrence déloyale entre les opérateurs publics et privés (notamment les GAFA) présentant à terme le risque d'une appropriation des outils liés à la mobilité par lesdits organismes privés. Les transmissions de données conséquentes étant généralement réalisés dans le cadre d'une utilisation commerciale.

Aussi, le présent amendement vise à équilibrer une concurrence déloyale et à garantir, lorsque les données transmises sont utilisées à des fins commerciales, la juste rémunération de l'autorité dont proviennent lesdites données, afin de lui permettre de développer les services et les outils qu'elle met à disposition de ses usagers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	655 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. TEMAL, KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 9

Après l'alinéa 22

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-5. – Les régions et les métropoles mettent à disposition des usagers un portail numérique d'information ainsi que des dispositifs non numériques, sur les aides financières individuelles liées à la mobilité, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes sociaux et les opérateurs de transport. Ce portail donne accès aux informations disponibles sur les aides financières mises en place selon les publics, les modes de déplacement et les territoires.

« Art. L. 1115-.... – L'ensemble des dispositifs d'information définis aux articles L. 1115-4 et L. 1115-5 du code des transports doivent fournir de l'information sur l'accessibilité des services de mobilité aux personnes à mobilité réduite. »

OBJET

Cet amendement vient préciser aux autorités organisatrices régionales et métropolitaines leurs obligations en matière d'accès aux données à tous les usagers éligibles aux tarifications sociales afin de leur garantir une information transparente, accessible et de qualité notamment concernant les politiques tarifaires en vigueur.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	967 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, de CIDRAC, CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON, LASSARADE et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 9

Alinéa 41

Après le mot :

global

insérer les mots :

, ainsi que les données statiques et dynamiques sous forme anonymisée sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés,

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de compléter les sources de données auxquelles peuvent avoir accès les professionnels du transport afin de disposer de l'information la plus pertinente et actualisée afin de pouvoir adapter plus justement et plus rapidement les politiques de transport.

Les données dont il s'agit sont anonymisées. Il ne s'agit donc pas pour les récipiendaires de connaître l'identité des voyageurs mais bien de disposer de données de masse pour mieux organiser les services.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	513 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mme de CIDRAC, M. VASPART, Mme DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET et PONIATOWSKI et Mme CHAUVIN

ARTICLE 9

Alinéa 43

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. La transmission peut être assurée 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. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l'offre de mobilité disponible sur leur territoire.

OBJET

Le projet de loi d'orientation des mobilités a pour objectif de faire évoluer le rôle de la puissance publique pour l'adapter le mieux possible à la transformation générale des transports et aux particularités locales en matière de mobilité. C'est dans cet esprit que les autorités organisatrices de mobilité (AOM) ont été mises en place, pour répondre aux spécificités des territoires. Par ailleurs, les règles encadrant l'activité des taxis relèvent aussi du niveau local.

Dans les territoires les moins denses, l'ouverture des données des véhicules taxis peut permettre d'améliorer l'offre de mobilité, dans la mesure où les chauffeurs travaillent principalement sur rendez-vous et on donc un usage limité des applications en temps réel. De plus, il n'existe pas sur ces territoires, d'économies d'échelle pour financer des dispositifs numériques privés.

En revanche, en agglomération, plus de 60% des chauffeurs de taxis sont déjà connectés à des plateformes et ont bien intégré le numérique dans leur activité. Une transmission

obligatoire des données n'aurait pas d'impact sur l'offre déjà disponible via les applications. Au contraire, l'obligation pour les chauffeurs de répondre aux demandes du registre national provoquerait une désertion des stations physiques et appauvrirait l'offre pour les clients ne souhaitant pas recourir aux outils numériques.

Le présent amendement vise donc à laisser à chaque AOM la faculté de décider si l'ouverture des données de mobilité des véhicules taxis doit être obligatoire, en fonction des besoins du territoire relevant de sa compétence.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	326 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme BORIES, M. PANUNZI, Mmes Anne-Marie BERTRAND et Marie MERCIER, M. PACCAUD,  
Mmes DEROMEDI, LOPEZ, BRUGUIÈRE et LASSARADE et MM. HUSSON, DARNAUD,  
LAMÉNIÉ et RAPIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérateurs de transport fournissent toutes les informations précontractuelles telles que définies à l'article L. 111-1 du code de la consommation, aux usagers, aux distributeurs de transport et aux services de recherche, afin que les conditions essentielles du service de transport soient communiquées à l'utilisateur final, quel que soit le canal de distribution utilisé par ce dernier.

**OBJET**

Depuis la loi Hamon du 17 mars 2014 relative à la consommation, le droit des consommateurs est renforcé afin de s'assurer qu'ils disposent des informations nécessaires à la prise de décision avant l'achat : ce sont les informations précontractuelles définies à l'article L.111-1 du code de la consommation.

Dès lors, avant de conclure un contrat de transport, un consommateur doit pouvoir prendre connaissance des informations lui permettant de s'engager en disposant des conditions propres à chaque offre de transport.

Seule une information complète sur les conditions propres à chaque offre de transport permet à l'utilisateur de comparer de manière effective, voire de combiner, l'ensemble des offres proposées par les opérateurs de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	659 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. TEMAL, KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérateurs de transport fournissent toutes les informations précontractuelles telles que définies à l'article L. 111-1 du code de la consommation, aux usagers, aux distributeurs de transport et aux services de recherche, afin que les conditions essentielles du service de transport soient communiquées à l'utilisateur final quel que soit le canal de distribution utilisé par ce dernier.

**OBJET**

Cet amendement vise à assurer la transmission de l'information entre les opérateurs de transports et les distributeurs afin que le consommateur puisse toujours avoir accès à l'ensemble des informations.

Ainsi, sur les comparateurs de prix de billets d'avion, et demain de trains avec l'ouverture à la concurrence, il s'agira d'informer le consommateur de l'intégralité de l'information et de ne pas découvrir des options coûteuses en cours ou après paiement, dès les premiers clics.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	808
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérateurs de transport fournissent toutes les informations précontractuelles telles que définies à l'article L. 111-1 du code de la consommation, aux usagers, aux distributeurs de transport et aux services de recherche, afin que les conditions essentielles du service de transport soient communiquées à l'utilisateur final quel que soit le canal de distribution utilisé par ce dernier.

**OBJET**

En 2018, 53 % des Français ont réservé et payé en ligne tout ou partie de leurs séjours sur Internet.

Avant de conclure un contrat de transport, le consommateur doit pouvoir prendre connaissance des conditions propres à chaque offre de transport (tarif, taille de valise, conditions de vente,...) lui permettant de comparer de manière effective l'ensemble des offres proposées par les opérateurs de transports et les plateformes de réservation.

Toutefois, aujourd'hui, rien n'oblige les transporteurs tous secteurs confondus (compagnies aériennes, train, bus, covoiturage, ...) à transmettre les informations précontractuelles à leurs distributeurs.

Ce manque de transparence pénalise aujourd'hui directement les consommateurs faisant le choix de passer par une plateforme de réservation.

Cet amendement prévoit de s'assurer que le consommateur a toujours accès à une information complète et de qualité quel que soit le canal utilisé par le consommateur. Il s'agit également d'assurer une égalité d'accès à l'information pour l'ensemble des acteurs de la distribution (directe ou indirecte) de titres de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	798
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 10

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 119-1-1 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 119-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 119-1-.... – Les autorités publiques compétentes en matière de pouvoirs de police de la circulation publient sous un format électronique les arrêtés de circulation déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds ou de livraison. La liste des types d'arrêtés concernés, ainsi que le format et les modalités de leur publication sont définis par décret.

« Le premier alinéa ne s'applique pas aux arrêtés concernant le domaine public routier national. »

II. – Le I entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, le I s'applique aux arrêtés pris avant l'entrée en vigueur prévue à ce même premier alinéa dans un délai de trois ans après la promulgation de la présente loi.

**OBJET**

La mesure prévoit une obligation de publication de certains arrêtés de circulation sous forme numérique. Les arrêtés de circulation visés seront limités à ceux qui sont à la fois difficilement accessibles aujourd'hui et déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds et de livraison. Cette information supplémentaire permettra une optimisation de la circulation de ces véhicules (gains de temps) et un meilleur respect des prescriptions des autorités de police. Ce nombre limité d'arrêtés concernés permettra aux autorités de police de la circulation de numériser l'ensemble du stock des arrêtés existants dans un délai de trois ans.

Dans le rapport IGF-IGA-CGEDD d'août 2017 intitulé « Revue de dépenses de voiries des collectivités territoriales », la première proposition consiste à « développer un outil national de collecte de la donnée permettant d'intégrer de manière plus complète et rapide les restrictions de circulation dans les systèmes GPS, voire d'en imposer la prise en compte, afin d'informer les utilisateurs de ces systèmes des restrictions de circulation sur les itinéraires qui leur sont proposés ». Cette proposition est destinée à prévenir la dégradation des voies et ouvrages, en améliorant la prise en compte des limitations de tonnage par les calculateurs d'itinéraires destinés aux véhicules lourds, évitant ainsi qu'ils dégradent des ouvrages fragiles, notamment sur le réseau départemental et communal. L'article proposé poursuit cet objectif.

Un décret définira les arrêtés de circulation soumis à l'obligation. Les arrêtés pertinents sont notamment les arrêtés d'interdiction et/ou de limitation : tonnage, horaires, desserte locale, hauteur, largeur, sens interdit, interdiction de tourner, interdiction de faire demi-tour, zone à circulation restreinte, mesure locale de lutte contre la pollution.

La mesure concerne l'ensemble du réseau routier français à l'exclusion du réseau routier national et des autoroutes, qui sont déjà soumis à l'obligation de rendre accessibles ces données du fait du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014, qui complète la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

L'État mettra en place une téléprocédure simplifiée pour aider les autorités de police de la circulation à produire et publier leurs arrêtés de circulation dans le format adéquat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	227 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

M. MOUILLER, Mmes PUISSAT, DEROMEDI et THOMAS, M. SOL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. SAVARY et LE NAY, Mmes VULLIEN, MORHET-RICHAUD, LASSARADE et Laure DARCOS, MM. Alain MARC et Bernard FOURNIER, Mmes DI FOLCO, BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. Daniel LAURENT, BOULOUX, SCHMITZ, CUYPERS et VASPART, Mme CANAYER, MM. de LEGGE et HUGONET, Mmes DUMAS et MICOULEAU, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, M. LONGEOT, Mme GUIDEZ, MM. DAUBRESSE et CHARON, Mme BILLON, MM. DARNAUD et DUFAUT, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. DECOOL et MORISSET, Mme MALET, MM. LE GLEUT, NOUGEIN, BONNE, SEGOUIN et LAMÉNIE, Mmes LAVARDE et DESEYNE, M. LEFÈVRE, Mme CHAUVIN, MM. DÉTRAIGNE et MOGA, Mme DOINEAU, MM. HUSSON, RAISON, PERRIN et Loïc HERVÉ, Mmes RAIMOND-PAVERO et BOULAY-ESPÉRONNIER, MM. POINTEREAU et PONIATOWSKI, Mmes NOËL, IMBERT, LAMURE et KELLER, MM. MALHURET, GREMILLET et SIDO et Mmes de la PROVÔTÉ et RENAUD-GARABEDIAN

ARTICLE 11

I. – Alinéa 3

Supprimer le mot :

locaux

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

OBJET

Il s'agit de simplifier la réservation et l'accompagnement des usagers à mobilité réduite dans le transport ferroviaire, et de garantir l'absence de surcoût du numéro d'appel de réservation ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite

Les usagers des services SNCF, constatent avec regret que les personnes à mobilité réduite rencontrent des difficultés lors de leurs voyages lorsque ceux-ci conjuguent des trains nationaux et régionaux.

Par ailleurs, la multiplicité des contacts régionaux ne facilite pas la compréhension de l'organisation des transports et des voyages.

Enfin, l'ouverture à la concurrence des transports ferrés qui permettra l'offre de plusieurs opérateurs risque d'ajouter une strate de complexité supplémentaire pour un voyageur à mobilité réduite dont l'objectif est le déplacement et non l'organisation des correspondances ou de la logistique liée à l'accessibilité des transports.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que le voyageur à mobilité réduite qui souhaite bénéficier sur le territoire national d'un transport ferré, quels que soient la région et/ou l'opérateur, puisse réserver ses prestations d'accompagnement et acheter ses billets auprès d'un unique numéro téléphonique non surtaxé.

Ce numéro de téléphone doit être disponible sept jours sur sept, de six heures à minuit. Un numéro d'urgence unique, quel que soit l'opérateur, doit également être ouvert sept jours sur sept de six heures à minuit. Dans une gare, il doit y avoir un seul point d'accueil, quel que soit l'opérateur, et le nombre de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	745 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. TEMAL, JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL,  
MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et  
TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD,  
Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL,  
Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 11

I. – Alinéa 3

Supprimer le mot :

locaux

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

OBJET

Les personnes à mobilité réduite rencontrent des difficultés lors de leurs voyages lorsque ceux-ci conjuguent des trains nationaux et régionaux. Par ailleurs, la multiplicité des contacts régionaux ne facilite pas la compréhension de l'organisation des transports et des voyages.

Enfin, l'ouverture à la concurrence des transports ferrés qui permettra l'offre de plusieurs opérateurs risque d'ajouter une strate de complexité supplémentaire pour un voyageur à mobilité réduite dont l'objectif est le déplacement et non l'organisation des correspondances ou de la logistique liée à l'accessibilité des transports.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que le voyageur à mobilité réduite qui souhaite bénéficier sur le territoire national d'un transport ferré, quels que soient la région et/ou l'opérateur, puisse réserver ses prestations d'accompagnement et acheter ses billets auprès d'un unique numéro téléphonique non surtaxé.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	37 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN et BILLON, MM. CIGOLOTTI, Loïc HERVÉ, LE NAY et CANEVET, Mme VERMEILLET et MM. HENNO, JANSSENS, LAUGIER et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les fournisseurs de services de transport et de stationnement octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires à la vente, sur et à l'extérieur du territoire concerné, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

OBJET

Cet amendement vise à permettre le développement des services numériques multimodaux, en complément des services développés par les autorités organisatrices de la mobilité, tout en leur garantissant une maîtrise totale de leurs politiques tarifaires et de distribution des titres.

Ces services sont essentiels si l'on souhaite assurer l'émergence d'une véritable mobilité multimodale et optimiser les recettes générées par une fréquentation accrue des services de transport régionaux (en 2017, le taux d'occupation moyen des TER était de l'ordre de 25 %). Pour atteindre cet objectif, il convient de faciliter au maximum l'accès aux différentes solutions de transport du quotidien, et donc d'améliorer l'accès à l'information sur ces solutions mais aussi la vente des titres de transport. Multiplier les canaux de distribution pourra contribuer à augmenter le taux de remplissage des trains régionaux. Une plus grande fréquentation et une hausse des recettes générées par ces trains sont la meilleure réponse que l'on peut apporter face à la désignation de certains sur l'avenir des « petites lignes ».

Or ne pas donner la possibilité à d'autres acteurs, notamment privés, de développer des services numériques multimodaux risque d'être un frein à l'innovation et à la capacité de ces acteurs d'offrir de nouvelles solutions technologiques.

L'article tel que rédigé pourrait aussi soulever des difficultés s'agissant des connexions interrégionales, qui constituent pourtant des solutions de transport du quotidien pour de nombreux français. L'article ne vient en effet encadrer l'accès aux services numériques de vente ou de réservation que sur le seul territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité (« AOM ») et ne couvre donc pas les liaisons entre les territoires de compétence des AOM.

Au-delà de la mobilité du quotidien, permettre la vente des titres de transport en dehors du territoire concerné sera un facteur d'attractivité pour les touristes (français comme étrangers) dans nos régions, en facilitant leurs déplacements via des modes plus respectueux de l'environnement.

Enfin, les ajustements proposés assurent aux autorités organisatrices de la mobilité et à leurs opérateurs de ne perdre en aucun cas la maîtrise de leur politique tarifaire ni de la distribution des titres puisque l'ensemble des conditions d'accès aux services numériques de vente ou de réservation sera fixé contractuellement par les premières. Ces autorités conserveront donc un contrôle total sur ces questions et éviteront tout risque de désintermédiation non voulu ou subi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	810
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les fournisseurs de services de transport et de stationnement octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires à la vente, sur et à l'extérieur du territoire concerné, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

OBJET

Cet amendement vise à permettre le développement des services numériques multimodaux, en complément des services développés par les autorités organisatrices de la mobilité, tout en leur garantissant une maîtrise totale de leurs politiques tarifaires et de distribution des titres.

Ces services sont essentiels si l'on souhaite assurer l'émergence d'une véritable mobilité multimodale et optimiser les recettes générées par une fréquentation accrue des services de transport régionaux (en 2017, le taux d'occupation moyen des TER était de l'ordre de 25%).

Pour atteindre cet objectif, il convient de faciliter au maximum l'accès aux différentes solutions de transport du quotidien, et donc d'améliorer l'accès à l'information sur ces solutions mais aussi la vente des titres de transport. Multiplier les canaux de distribution pourra contribuer à augmenter le taux de remplissage des trains régionaux.

Ne pas donner la possibilité à d'autres acteurs, notamment privés, de développer des services numériques multimodaux risque d'être un frein à l'innovation et à la capacité de ces acteurs d'offrir de nouvelles solutions technologiques.

Par ailleurs, l'article tel que rédigé pourrait aussi soulever des difficultés s'agissant des connexions interrégionales, qui constituent pourtant des solutions de transport du quotidien pour de nombreux français. L'article ne vient en effet encadrer l'accès aux services numériques de vente ou de réservation que sur le seul territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité (« AOM ») et ne couvre donc pas les liaisons entre les territoires de compétence des AOM.

Au-delà de la mobilité du quotidien, permettre la vente des titres de transport en dehors du territoire concerné sera un facteur d'attractivité pour les touristes (français et étrangers) dans nos régions, en facilitant leurs déplacements via des modes plus respectueux de l'environnement. La transition vers un tourisme durable étant une de priorités des comités régionaux du tourisme.

Enfin, les ajustements proposés assurent aux autorités organisatrices de la mobilité et à leurs opérateurs de ne perdre en aucun cas la maîtrise de leur politique tarifaire ni de la distribution des titres puisque l'ensemble des conditions d'accès aux services numériques de vente ou de réservation sera fixé contractuellement par les premières. Ces autorités conserveront donc un contrôle total sur ces questions et éviteront tout risque de désintermédiation non voulu ou subi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	840 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,  
Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED et CUYPERS, Mme LHERBIER et MM. DAUBRESSE et  
FOUCHÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les fournisseurs de services de transport et de stationnement octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires à la vente, sur et à l'extérieur du territoire concerné, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

OBJET

Cet amendement vise à permettre le développement des services numériques multimodaux, en complément des services développés par les autorités organisatrices de la mobilité, tout en leur garantissant une maîtrise totale de leurs politiques tarifaires et de distribution des titres.

Il s'agit ainsi de faciliter au maximum l'accès aux différentes solutions de transport du quotidien, et donc d'améliorer l'accès à l'information sur ces solutions mais aussi la vente des titres de transport. Permettre la vente des titres de transport en dehors du territoire concerné est nécessaire pour assurer la continuité des solutions de mobilité et sera notamment un facteur d'attractivité pour les touristes (français et étrangers) dans nos régions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	38 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. CIGIOTTI, Loïc HERVÉ, LE NAY, CANEVET et DÉTRAIGNE, Mmes BILLON et VERMEILLET et MM. HENNO, JANSSENS et LAUGIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Services globaux d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-8-.... – Les opérateurs des services librement organisés de transport ferroviaire et routier de voyageurs assurent directement ou indirectement la distribution des titres de transport.

« Lorsqu'ils choisissent d'assurer indirectement la distribution des titres de transport, ils octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires, sur et à l'extérieur du territoire national, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions d'application du présent article. »

OBJET

Si les principes judiciaires prévues par l'article L. 1115-8 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets courte distance locaux. C'est l'objet de l'amendement ici proposé. Afin de respecter le principe de la liberté d'entreprendre, la mesure ne vient pas contraindre les opérateurs de donner accès à leurs services numériques de vente, mais simplement à l'encadrer lorsqu'ils décident d'accorder un tel accès à des services numériques de vente ou de réservation non

verticalement intégrés. Il est proposé que cet accès soit réalisé dans des conditions techniques, commerciales et financières raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

Par ailleurs, en vue de l'ouverture à la concurrence, il est impératif que des mêmes règles s'imposent à toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national afin de ne pas faire peser de contraintes exclusivement sur l'acteur historique, seul opérateur lié par les décisions de l'autorité de la concurrence, de par sa position monopolistique aujourd'hui et dominante demain. Si l'on reste dans le seul cadre de cette décision, aucune des obligations prévues par l'autorité n'incomberait aux nouveaux entrants sur le marché des services librement organisés, créant ainsi une asymétrie de réglementation pénalisant l'acteur historique. Oui.sncf n'aurait par exemple aucune garantie d'être traitée de manière non discriminatoire par rapport à la filiale de distribution intégrée du nouvel entrant, pour la vente des titres de ce dernier.

Du point de vue du voyageur, il est important d'assurer un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente (via les filiales des entreprises ferroviaires intégrées ou via par exemple les services numériques multimodaux indépendants) de manière à ce que les voyageurs puissent avoir un accès facilité à l'intégralité de l'offre, en toute transparence. Cela implique que des mêmes règles s'appliquent à la distribution de tous les billets, sans considération du type de service concerné (conventionné ou librement organisé), différence invisible et incompréhensible pour le client. En effet, un nombre important de trajets nécessite une connexion entre une partie locale du trajet, conventionnée, et une partie liée à la longue distance, dépendant de services librement organisés. La multiplicité des réglementations pour un même trajet crée une complexité qui constituera in fine une barrière au recours au mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement (tout trajet national ou européen en avion polluant quarante fois plus que le TGV). De plus, de très nombreux trajets du quotidien sont réalisés sur des lignes en SLO. Cela concerne notamment les voyageurs qui réalisent des trajets de moyenne durée (environ une heure) pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail en utilisant pour cela un TGV ou Intercités.

Il convient par ailleurs de voir que plusieurs de nos voisins ont adopté cette même démarche, comme vient de le faire récemment la Suisse.

Si cette solution est essentielle pour le secteur ferroviaire, elle est aussi importante pour le réseau routier qui profitera utilement d'une telle mesure et du développement de la multimodalité qu'elle va entraîner.

Il convient enfin de noter que cet amendement, en permettant la vente en dehors du territoire national, facilitera le recours, par les touristes étrangers et les voyageurs d'affaires internationaux, aux modes de transports collectifs et peu polluants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	811
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Services globaux d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-8-.... – Les opérateurs des services librement organisés de transport ferroviaire et routier de voyageurs assurent directement ou indirectement la distribution des titres de transport.

« Lorsqu'ils choisissent d'assurer indirectement la distribution des titres de transport, ils octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires, sur et à l'extérieur du territoire national, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions d'application du présent article. »

OBJET

Si les principes judiciaires prévues par l'article L.1115-8 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets courte distance locaux. C'est l'objet de l'amendement ici proposé.

Afin de respecter le principe de la liberté d'entreprendre, la mesure ne vient pas contraindre les opérateurs de donner accès à leurs services numériques de vente, mais simplement à l'encadrer lorsqu'ils décident d'accorder un tel accès à des services



numériques de vente ou de réservation non verticalement intégrés. Il est proposé que cet accès soit réalisé dans des conditions techniques, commerciales et financières raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

Par ailleurs, en vue de l'ouverture à la concurrence, il est impératif que des mêmes règles s'imposent à toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national afin de ne pas faire peser de contraintes exclusivement sur l'acteur historique, seul opérateur lié par les décisions de l'autorité de la concurrence, de par sa position monopolistique aujourd'hui et dominante demain. Si l'on reste dans le seul cadre de cette décision, aucune des obligations prévues par l'autorité n'incomberait aux nouveaux entrants sur le marché des services librement organisés, créant ainsi une asymétrie de réglementation pénalisant l'acteur historique. OUI.sncf n'aurait par exemple aucune garantie d'être traitée de manière non discriminatoire par rapport à la filiale de distribution intégrée du nouvel entrant, pour la vente des titres de ce dernier.

Du point de vue du voyageur, il est important d'assurer un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente (via les filiales des entreprises ferroviaires intégrées ou via par exemple les services numériques multimodaux indépendants) de manière à ce que les voyageurs puissent avoir un accès facilité à l'intégralité de l'offre, en toute transparence. Cela implique que des mêmes règles s'appliquent à la distribution de tous les billets, sans considération du type de service concerné (conventionné ou librement organisé), différence invisible et incompréhensible pour le client.

En effet, un nombre important de trajets nécessite une connexion entre une partie locale du trajet, conventionnée, et une partie liée à la longue distance, dépendant de services librement organisés. La multiplicité des réglementations pour un même trajet crée une complexité inutile qui constituera in fine une barrière au recours au mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement (tout trajet national ou européen en avion polluant quarante fois plus que le TGV).

De plus, de très nombreux trajets du quotidien sont réalisés sur des lignes en SLO. Cela concerne notamment les voyageurs qui réalisent des trajets de moyenne durée (environ une heure) pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail en utilisant pour cela un TGV ou Intercités.

Il convient par ailleurs de voir que plusieurs de nos voisins ont adopté cette même démarche, comme vient de le faire récemment la Suisse.

Si cette solution est essentielle pour l'ensemble du secteur ferroviaire, elle est aussi importante pour le réseau routier qui profitera utilement d'une telle mesure et du développement de la multimodalité qu'elle va entraîner.

Il convient enfin de noter que cet amendement, en permettant la vente en dehors du territoire national, facilitera le recours, par les touristes étrangers et les voyageurs d'affaires internationaux, aux modes de transports collectifs et peu polluant.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	841 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC, Mme MÉLOT,  
MM. WATTEBLED et CUYPERS, Mme LHERBIER et MM. DAUBRESSE et FOUCHÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Services globaux d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-8-.... – Les opérateurs des services librement organisés de transport ferroviaire et routier de voyageurs assurent directement ou indirectement la distribution des titres de transport.

« Lorsqu'ils choisissent d'assurer indirectement la distribution des titres de transport, ils octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires, sur et à l'extérieur du territoire national, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

« Un décret en conseil d'État définit les conditions d'application du présent article. »

OBJET

L'objet de cet amendement est d'assurer une plus grande concurrence lors de la vente des titres de transports. Les entreprises de transport qui feront le choix d'une distribution indirecte de leur titre de transport devront respecter un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente (qu'il s'agisse de filiales des entreprises de transport ou de services numériques de vente non-liés à ces entreprises de transport). Chaque canal sera en mesure de proposer à la vente l'intégralité des titres proposés par l'entreprise de transport. Cette concurrence supplémentaire permettra de faciliter le développement des

---

parcours multimodaux, favorisera un taux de remplissage plus important et un prix plus juste.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	39 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. MÉDEVIELLE, Loïc HERVÉ, LE NAY et CANEVET,  
Mmes BILLON et VERMEILLET et MM. HENNO, LAUGIER et JANSSENS

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Dispositions communes

« Art. L. 1115-8-.... Les contrats prévus au présent chapitre prévoient la possibilité pour le fournisseur de service numérique multimodal de fournir la vente ou la réservation, directe ou indirecte, des services de transports ou de stationnement concernés.

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions d'application du présent article. »

OBJET

L'article 11 tel qu'il est rédigé n'ouvre pas explicitement la possibilité pour un service numérique multimodal titulaire d'un agrément de sous-licencier cet agrément, notamment à un prestataire étranger. Or cette possibilité est le plus souvent exclue des contrats liant les opérateurs de transport aux services numériques multimodaux agréés.

Rendre de droit ce droit à la sous-licence facilitera l'accès au marché ferroviaire français pour certains voyageurs étrangers, sans prendre le risque d'une dérégulation du marché ou d'une quelconque perte de contrôle de l'opérateur ferroviaire puisque serait maintenu le principe d'une totale responsabilité de la personne agréée vis-à-vis de l'opérateur en cas de sous- licence. Cela constituerait ainsi une mesure d'attractivité de nos territoires.

Ce droit à la sous-licence est par ailleurs accordé à des distributeurs indépendants par un nombre non négligeable d'autres opérateurs de transport ferroviaire en Europe.

---

Cette disposition permettrait enfin un meilleur recours aux transports collectifs terrestres, plus propres, notamment dans le cadre des voyages d'affaires ou des voyages touristiques organisés par des agences de voyage étrangères.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	812
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Dispositions communes

« Art. L. 1115-8-.... Les contrats prévus au présent chapitre prévoient la possibilité pour le fournisseur de service numérique multimodal de fournir la vente ou la réservation, directe ou indirecte, des services de transports ou de stationnement concernés.

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions d'application du présent article. »

OBJET

L'article 11 tel qu'il est rédigé n'ouvre pas explicitement la possibilité pour un service numérique multimodal titulaire d'un agrément de sous-licencier cet agrément, notamment à un prestataire étranger. Or cette possibilité est le plus souvent exclue des contrats liant les opérateurs de transport aux services numériques multimodaux agréés. Cet amendement vise à préciser cela.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	445 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, ARTANO et ROUX, Mme Maryse CARRÈRE et MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 11

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-.... – Île-de-France Mobilités s'assure que l'ensemble des usagers franciliens dispose du même niveau d'information voyageurs au sein des infrastructures qu'elle gère. Dans cet objectif, elle élabore un cahier des charges unique auquel sera soumis l'ensemble des prestataires et entreprises avec lesquels elle contracte.

OBJET

Il n'est pas acceptable que les usagers des transports en commun au sein d'une même Autorité Organisatrice des Transports disposent d'informations voyageurs aussi inégale selon les prestataires et exploitants des différents réseaux franciliens.

Il n'est pas normal que le mobilier urbain le plus récent et le plus innovant soit systématiquement implanté prioritairement à Paris et dans la petite couronne alors que les conditions de déplacement dans les territoires de grande couronne sont beaucoup plus difficiles.

Pourquoi les abris-bus qui indiquent en temps réel le temps d'attente avant le prochain passage seraient forcément mis en place d'abord dans la zone dense ? Pour rappel, tous les usagers franciliens payent l'abonnement Navigo au même tarif.

Cet amendement vise donc à mettre un terme à cette disparité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	152
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent au recours systématique aux ordonnances qui privent le Parlement de son pouvoir concernant la législation des véhicules autonomes. Par ailleurs, les auteurs de cet amendement rappellent les précautions du conseil d'État qui a rappelé que tout changement de cadre législatif ne pourra intervenir qu'après la révision de la convention sur la circulation routière signée à Vienne.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	928
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12

Alinéa 1

Remplacer le mot :

douze

par le mot :

vingt-quatre

OBJET

L'amendement vise à rétablir à 24 mois le délai pour prendre les ordonnances prévues par l'article 12, à compter de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités. Ce délai se justifie par la nécessité d'engager la révision de certains textes internationaux ou européens (convention de Vienne sur la circulation, réglementation technique et homologation des véhicules). De plus, il importe que les cas d'usage se soient précisés, grâce aux expérimentations, pour adopter le cadre juridique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	56 rect.
----------------	-------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, MM. LAMÉNIE, Daniel LAURENT et LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET, PANUNZI, REGNARD, SIDO, SOL, VOGEL, ALLIZARD, BABARY et BIZET, Mmes BOULAY-ESPÉRONNIER et BRUGUIÈRE, MM. BUFFET et CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS et DURANTON, M. Bernard FOURNIER, Mme GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET, HUGONET et HUSSON, Mme IMBERT, M. KENNEL, Mmes LASSARADE et LHERBIER, MM. PEMEZEC, PERRIN et PIEDNOIR, Mme RAIMOND-PAVERO, MM. RAISON, REVET et SAVARY et Mme THOMAS

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La seconde phrase du premier alinéa du IX de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est supprimée.

II. – L'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est ainsi modifiée :

1° L'article 1<sup>er</sup> est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception au premier alinéa, sur des itinéraires routiers fixés par décret et préalablement aménagés à cette fin, la circulation à des fins expérimentales d'un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite est subordonnée à la délivrance d'une autorisation simplifiée et à la contraction par le demandeur de l'expérimentation d'une assurance couvrant les conséquences financières des risques entraînés par cette expérimentation. » ;

2° L'article 2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les expérimentations situées sur les itinéraires routiers mentionnés au deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, cette autorisation est accordée par le ministre chargé des transports dans un délai de trois mois après dépôt du dossier. Au terme de ce délai, l'absence de réponse vaut délivrance de l'autorisation. »

### **OBJET**

Cet amendement vise à faciliter le recours aux expérimentations de véhicules autonomes en conciliant la nécessaire souplesse pour permettre leur essor rapide et le respect des règles de sécurité et d'assurance qui doivent continuer à s'appliquer.

Compte tenu du lancement de la stratégie nationale pour le véhicule autonome et de la large réponse des territoires en soutien à ce développement, il convient de permettre dans des conditions simplifiées les expérimentations sur des itinéraires qui auront été préalablement aménagés et qui constitueront le « terrain de jeu » de ces expérimentations.

Par cohérence avec le développement des voies auxiliaires dont l'usage doit permettre de lutter contre la congestion par des moyens qui dépendent des contextes particuliers, l'amendement propose de supprimer une contrainte légale qui empêche en particulier d'encourager le covoiturage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	153
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'impact écologique du développement du véhicule autonome.

**OBJET**

Si un certain nombre d'études et rapports relatifs aux véhicules autonomes existent, l'impact écologique de l'émergence et du développement de ce nouveau type de véhicules reste insuffisamment étudié. Or, il est incompréhensible que la dimension touchant aux impacts écologiques, tant de la conception de ces véhicules que de leur circulation, ne soit pas mieux intégrée aux réflexions touchant au cadre juridique ayant vocation à encadrer cette innovation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	889 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO et ROUX, Mme LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE, MM. Alain BERTRAND, COLLIN et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'impact écologique du développement du véhicule autonome.

**OBJET**

Si un certain nombre d'études et rapports relatifs aux véhicules autonomes existent, l'impact écologique de l'émergence et du développement de ce nouveau type de véhicules reste insuffisamment étudié. Or, il est incompréhensible que la dimension touchant aux impacts écologiques, tant de la conception de ces véhicules que de leur circulation, ne soit pas mieux intégrée aux réflexions touchant au cadre juridique ayant vocation à encadrer cette innovation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	929
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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<sup>o</sup> Rendre accessibles les données des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires :

- aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, pour la finalité de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans l'environnement de conduite du véhicule, aux fins de prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

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

- aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports pour la finalité de connaissance du trafic routier.

Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents ;

2<sup>o</sup> Rendre accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ;

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ;

6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité, pour leur mission d'organisation de la mobilité, les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement. Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation.

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

### **OBJET**

Cet amendement tient compte des échanges intervenus avec la commission des lois et la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, et en particulier avec leurs rapporteurs. Il propose une nouvelle version de l'article 13 initialement présenté, précisé dans ses finalités, qui vise à autoriser le gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure du domaine de la loi permettant :

- de rendre accessibles des données des véhicules à moteur aux autorités publiques titulaires de missions de service public (connaissance du trafic routier, de l'infrastructure routière, de détection des accidents, d'analyse des accidents) ;

-de permettre aux fabricants des véhicules la correction télématique des défauts de sécurité et l'accès aux données de circulation pour améliorer les systèmes de délégation de conduite ;

- de permettre l'accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement de services liés au véhicule et à la mobilité.

L'article 13 modifié vise également à autoriser le gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure du domaine de la loi permettant de rendre accessibles les données produites par les services numériques d'assistance au déplacement aux autorités organisatrices de la mobilité aux fins d'organisation de la mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N <sup>o</sup>	1035
----------------	------

20 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 929 du Gouvernement

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Amendement n<sup>o</sup> 929

I.- Alinéa 2

Remplacer le mot:

dix-huit

par le mot:

douze

II.- Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée:

. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route

III.- Dernier alinéa

Remplacer le mot:

douze

par le mot:

six

**OBJET**

Le présent sous-amendement tend à :



- 
- préciser l'habilitation donnée au Gouvernement afin de la recentrer sur son principal objectif: l'intervention des services compétents en cas de danger pour la sécurité routière. Aucune donnée ne pourra être utilisée comme preuve de la commission d'une infraction au code de la route ;
  - réduire le délai d'habilitation à douze mois;
  - réduire le délai de ratification à six mois.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	17 rect. sexies
----------------	-----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN, BILLON et VERMEILLET, MM. CIGIOTTI et MÉDEVIELLE, Mme de la PROVÔTÉ et MM. Loïc HERVÉ, LE NAY, CANEVET, HENNO, JANSSENS, LAUGIER et CAPO-CANELLAS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Les modalités et conditions d'accès aux données relatives au déplacement, au fonctionnement, à l'entretien, à la réparation, aux dommages matériels 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, et à ses équipements, produites par les systèmes intégrés au véhicule, ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipement, ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques de remontées d'information, d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord, qui ne sont pas couvertes par la présente loi respectent les exigences suivantes :

- les modalités et conditions d'accès aux données ne doivent pas comporter ou induire de discrimination entre opérateurs économiques d'un même marché de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule ;

- le cas échéant, les conditions tarifaires d'accès aux données doivent être raisonnables et proportionnées ;

- les modalités et conditions d'accès aux données et de leur réutilisation ne doivent pas restreindre le choix de la personne concernée, de souscrire des services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule, auprès d'autres opérateurs économiques que le fabricant du véhicule ou son représentant en France, ou le fournisseur des dispositifs électroniques embarqués concernés.

II. – Pour l'application du présent article, les marchés de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule concernés sont :

1<sup>o</sup> La réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;

2<sup>o</sup> L'assurance et l'expertise automobiles ;

3° Les services s'appuyant sur la gestion de flottes ;

4° Les services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

5° La création de services innovants de mobilité.

III. – Les traitements des données mentionnées au I du présent article peuvent être mis en œuvre par le fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, le fournisseur de services d'aide à la navigation du véhicule, le fournisseur de service lié au véhicule et à la mobilité attachée au véhicule, leurs représentants en France, et leurs partenaires commerciaux, pour les finalités correspondant à la fourniture des services mentionnés au II, dans le respect de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, et en particulier du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Ces traitements ne peuvent pas être mis en œuvre afin de rechercher, constater ou poursuivre, directement ou indirectement, une infraction pénale.

### **OBJET**

L'article 13 du projet de loi initial habilitait le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules connectés et des assistants de conduite, notamment aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours. Cet article a été supprimé en commission au motif que le champ de l'habilitation était trop large et la rédaction proposée trop imprécise.

En effet, au-delà des enjeux majeurs de sécurité couverts par cet article, le potentiel économique offert par le véhicule connecté est immense, qu'il s'agisse de la vente de ces véhicules ou du développement des services associés. Or, l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite est aujourd'hui indispensable pour permettre de développer une offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule.

En effet, la palette des services proposée grâce à la collecte et au traitement des données émises par les véhicules et les automobilistes est considérable et primordiale pour développer les services de sécurité pour les automobilistes, leur fournir des informations sur les conditions de circulation ou favoriser le respect des normes environnementales.

Afin que cette technologie puisse bénéficier à l'ensemble des opérateurs de services, le présent amendement propose de définir les modalités et les conditions d'un accès équitable aux données des véhicules connectés par les opérateurs privés et d'inscrire ce cadre directement dans le projet de loi.

Au-delà de favoriser le développement de nouveaux services dans le secteur privé, ce cadre permet au consommateur de choisir librement le service associé à l'utilisation des données de son véhicule, qui ne soit pas proposé uniquement par le fournisseur initial.

La prise OBD, visée par le Règlement 2018/858/UE, ne donne qu'un accès partiel et limité à certaines données du véhicule. D'autres usages des données ne sont a priori pas couverts par ce cadre, notamment en matière d'assurance, de gestion de véhicules et des flottes (maintenance prédictive, réparation, recharge-distribution de carburants alternatifs, état de charge des batteries), ou d'autres services de mobilité, plus larges, intégrés dans le concept de « Mobility as a Service (MaaS) ».

À ce stade, les domaines dans lesquels des attentes d'accès semblent s'être cristallisées sont :

- la réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;
- l'assurance et l'expertise automobile ;
- les services destinés à faciliter la gestion de flottes ;
- la gestion de la recharge électrique ou, plus largement, de l'alimentation en carburants alternatifs ;
- la création de services innovants à partir de données issues des véhicules :
- notamment, les services d'information et de billettique multimodales intégrés dans le concept de « Mobility as a Service », notamment dans les zones où le véhicule routier reste un support essentiel de la mobilité et permet de développer les usages partagés et le rabattement vers les transports massifiés.

Pour autant, il n'apparaît pas évident de fonder des principes d'accès sur le concept d'opérateur dominant, qui ne semble pas pouvoir caractériser les données du véhicule dans leur ensemble. Ainsi, afin de garantir un déploiement ordonné des nouvelles mobilités et des services qui pourront en découler, il est donc nécessaire de fixer des conditions d'accès aux données non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs économiques, à des conditions tarifaires raisonnables et ne restreignant pas le choix de la personne concernée.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	1032 rect. ter
----	----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

21 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n° 17 rect. sexies de M. LONGEOT

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

Mmes BORIES, BRUGUIÈRE et LANFRANCHI DORGAL, MM. VOGEL, CHAIZE et Bernard  
FOURNIER, Mmes GRUNY et Laure DARCOS et M. MILONARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Amendement n° 17

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – En cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, sont rendues accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités, ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports, au fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances, ainsi qu'aux entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, aux fins exclusives de l'indemnisation en vertu de l'article L. 211-1 du même code.

OBJET

L'article 13 du projet de loi initial habilitait le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules autonomes et des assistants de conduite, notamment aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours.

Pour faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents de la route un alinéa doit être ajouté en précisant les finalités pour lesquelles les données sont utilisées.

Les assureurs règlent huit millions de sinistres automobiles par an. L'établissement des responsabilités permettant de savoir quel assureur et quelles garanties doivent intervenir pour indemniser les préjudices matériels et corporels ne pose aujourd'hui pas de problème car les constats amiables, les PV de police et les expertises permettent de fixer rapidement et objectivement les responsabilités.

Demain, pour les véhicules dotés de systèmes de délégation de conduite, le spectre des responsabilités s'élargira et l'établissement des responsabilités sera plus complexe. Sans

un accès aux données permettant de fixer objectivement dans quelle mesure le dispositif de délégation ou le conducteur est à l'origine d'une éventuelle faute, chaque sinistre risque de devenir un long parcours judiciaire.

Pour une indemnisation rapide, les assureurs devront avoir accès aux informations permettant de répondre notamment à la principale question, à savoir si le véhicule était en état de conduite déléguée ou de conduite manuelle au moment de l'accident ?



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	481 rect. quater
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GOLD, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et GUILLOTIN et MM. CASTELLI,  
GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Les modalités et conditions d'accès aux données relatives au déplacement, au fonctionnement, à l'entretien, à la réparation, aux dommages matériels 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, et à ses équipements, produites par les systèmes intégrés au véhicule, ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipement, ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques de remontées d'information, d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord, qui ne sont pas couvertes par la présente loi respectent les exigences suivantes :

- les modalités et conditions d'accès aux données ne doivent pas comporter ou induire de discrimination entre opérateurs économiques d'un même marché de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule ;

- le cas échéant, les conditions tarifaires d'accès aux données doivent être raisonnables et proportionnées ;

- les modalités et conditions d'accès aux données et de leur réutilisation ne doivent pas restreindre le choix de la personne concernée, de souscrire des services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule, auprès d'autres opérateurs économiques que le fabricant du véhicule ou son représentant en France, ou le fournisseur des dispositifs électroniques embarqués concernés.

II. – Pour l'application du présent article, les marchés de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule concernés sont :

1° La réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;

2° L'assurance et l'expertise automobiles ;

3° Les services s'appuyant sur la gestion de flottes ;

4° Les services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

5° La création de services innovants de mobilité.

III. – Les traitements des données mentionnées au I du présent article peuvent être mis en œuvre par le fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, le fournisseur de services d'aide à la navigation du véhicule, le fournisseur de service lié au véhicule et à la mobilité attachée au véhicule, leurs représentants en France, et leurs partenaires commerciaux, pour les finalités correspondant à la fourniture des services mentionnés au II, dans le respect de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, et en particulier du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Ces traitements ne peuvent pas être mis en œuvre afin de rechercher, constater ou poursuivre, directement ou indirectement, une infraction pénale.

### **OBJET**

L'article 13 du projet de loi initial habilitait le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules connectés et des assistants de conduite, notamment aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours. Cet article a été supprimé en commission au motif que le champ de l'habilitation était trop large et la rédaction proposée trop imprécise.

En effet, au-delà des enjeux majeurs de sécurité couverts par cet article, le potentiel économique offert par le véhicule connecté est immense, qu'il s'agisse de la vente de ces véhicules ou du développement des services associés. Or, l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite est aujourd'hui indispensable pour permettre de développer une offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule.

La palette des services proposée grâce à la collecte et au traitement des données émises par les véhicules et les automobilistes est considérable et primordiale pour développer les services de sécurité pour les automobilistes, leur fournir des informations sur les conditions de circulation ou favoriser le respect des normes environnementales.

Afin que cette technologie puisse bénéficier à l'ensemble des opérateurs de services, le présent amendement propose de définir les modalités et les conditions d'un accès équitable aux données des véhicules connectés par les opérateurs privés et d'inscrire ce cadre directement dans le projet de loi.

Au-delà de favoriser le développement de nouveaux services dans le secteur privé, ce cadre permet au consommateur de choisir librement le service associé à l'utilisation des données de son véhicule, qui ne soit pas proposé uniquement par le fournisseur initial.

La prise OBD, visée par le Règlement 2018/858/UE, ne donne qu'un accès partiel et limité à certaines données du véhicule, notamment via la prise OBD. D'autres usages des données ne sont a priori pas couverts par ce cadre, notamment en matière d'assurance, de



gestion de véhicules et des flottes (maintenance prédictive, réparation, recharge-distribution de carburants alternatifs, état de charge des batteries), ou d'autres services de mobilité, plus larges, intégrés dans le concept de « Mobility as a Service (MaaS) ».

A ce stade, les domaines dans lesquels des attentes d'accès semblent s'être cristallisées sont :

- la réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;
- l'assurance et l'expertise automobile ;
- les services destinés à faciliter la gestion de flottes ;
- la gestion de la recharge électrique ou, plus largement, de l'alimentation en carburants alternatifs ;
- la création de services innovants à partir de données issues des véhicules ; notamment, les services d'information et de billettique multimodales intégrés dans le concept de « mobility as a service », notamment dans les zones où le véhicule routier reste un support essentiel de la mobilité et permet de développer les usages partagés et le rabattement vers les transports massifiés.

Pour autant, il n'apparaît pas évident de fonder des principes d'accès sur le concept d'opérateur dominant, qui ne semble pas pouvoir caractériser les données du véhicule dans leur ensemble. Ainsi, afin de garantir un déploiement ordonné des nouvelles mobilités et des services qui pourront en découler, il est donc nécessaire de fixer des conditions d'accès aux données non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs économiques, à des conditions tarifaires raisonnables et ne restreignant pas le choix de la personne concernée.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	565 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	<b>Demande de retrait</b>
<b>G</b>	<b>Demande de retrait</b>
<b>Tombé</b>	

MM. Jean-Marc BOYER et DUPLOMB, Mme ESTROSI SASSONE, MM. POINTEREAU, Daniel LAURENT, PRIOU et BASCHER, Mme BERTHET, MM. CUYPERS, DARNAUD et DECOOL, Mme DEROMEDI, M. GENEST, Mme GOY-CHAVENT, MM. GREMILLET et GUERRIAU, Mme IMBERT, MM. LAMÉNIE, LE GLEUT, Alain MARC et MAYET, Mme NOËL et MM. SIDO et RAPIN

ARTICLE 13 (SUPPRIMÉ)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Les modalités et conditions d'accès aux données relatives au déplacement, au fonctionnement, à l'entretien, à la réparation, aux dommages matériels 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, et à ses équipements, produites par les systèmes intégrés au véhicule, ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipement, ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques de remontées d'information, d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord, qui ne sont pas couvertes par la présente loi respectent les exigences suivantes :

- les modalités et conditions d'accès aux données ne doivent pas comporter ou induire de discrimination entre opérateurs économiques d'un même marché de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule ;
- le cas échéant, les conditions tarifaires d'accès aux données doivent être raisonnables et proportionnées ;
- les modalités et conditions d'accès aux données et de leur réutilisation ne doivent pas restreindre le choix de la personne concernée, de souscrire des services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule, auprès d'autres opérateurs économiques que le fabricant du véhicule ou son représentant en France, ou le fournisseur des dispositifs électroniques embarqués concernés.

II. – Pour l'application du présent article, les marchés de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule concernés sont :

- 1° La réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;

- 2° L'assurance et l'expertise automobiles ;
- 3° Les services s'appuyant sur la gestion de flottes ;
- 4° Les services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;
- 5° La création de services innovants de mobilité.

III. – Les traitements des données mentionnées au I du présent article peuvent être mis en œuvre par le fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, le fournisseur de services d'aide à la navigation du véhicule, le fournisseur de service lié au véhicule et à la mobilité attachée au véhicule, leurs représentants en France, et leurs partenaires commerciaux, pour les finalités correspondant à la fourniture des services mentionnés au II, dans le respect de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, et en particulier du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Ces traitements ne peuvent pas être mis en œuvre afin de rechercher, constater ou poursuivre, directement ou indirectement, une infraction pénale.

### OBJET

Le présent amendement propose de définir les modalités et les conditions d'un accès équitable aux données des véhicules connectés par les opérateurs privés, afin que cette technologie puisse bénéficier à l'ensemble des opérateurs de services.

En effet, l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite, est aujourd'hui indispensable afin de développer une offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule.

La palette des services proposée grâce à la collecte et au traitement des données émises par les véhicules et les automobilistes, est primordiale pour développer les services de sécurité pour les automobilistes, leur fournir des informations sur les conditions de circulation ou favoriser le respect des normes environnementales.

Au-delà de favoriser le développement de nouveaux services dans le secteur privé, ce cadre permet aussi au consommateur de choisir librement le service associé à l'utilisation des données de son véhicule, qui ne soit pas proposé uniquement par le fournisseur initial.

À ce jour, la prise OBD (« On Board Diagnostics ») qui permet d'effectuer des diagnostics sur un véhicule et visée par le Règlement 2018/858/UE, ne donne qu'un accès partiel et limité à certaines données du véhicule. D'autres usages des données ne sont a priori pas couverts, notamment en matière d'assurance, de gestion de véhicules et des flottes (maintenance prédictive, réparation, recharge-distribution de carburants alternatifs, état de charge des batteries), ou d'autres services de mobilité, plus larges, intégrés dans le concept de « Mobility as a Service (MaaS) ».

Par ailleurs, il n'apparaît pas évident de fonder des principes d'accès sur le concept d'opérateur dominant, qui ne semble pas pouvoir caractériser les données du véhicule dans leur ensemble.

A ce stade, les domaines dans lesquels des attentes d'accès se cristallisent sont la réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles, l'assurance et l'expertise automobile, les services destinés à faciliter la gestion de flottes, la gestion de la recharge électrique ou, plus largement, de l'alimentation en carburants alternatifs et la création de services innovants à partir de données issues des véhicules.

Ainsi, afin de garantir un déploiement ordonné des nouvelles mobilités et des services qui pourront en découler, il est donc nécessaire de fixer des conditions d'accès aux données non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs économiques, à des conditions tarifaires raisonnables et ne restreignant pas le choix de la personne concernée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	890 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO, ROUX et GOLD, Mme JOUVE, M. CASTELLI, Mme COSTES et  
MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 13 BIS

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'accès aux données pour ces personnes s'effectue dans le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle.

**OBJET**

L'idée de cet amendement est de sécuriser l'accès aux données récoltées via les véhicules automatisés au bénéfice des industriels en ajoutant que l'accès aux données se fait « dans le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle ».



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	154
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 14

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent au recours aux ordonnances pour légiférer pour faciliter les expérimentations d'innovation de mobilité. Ils estiment en outre que le champ de l'habilitation est trop large.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	834 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉVRIER, de BELENET, MOHAMED SOILHI, BONNECARRÈRE, GUERRIAU, Alain  
MARC, THÉOPHILE, LOUAULT, HENNO, WATTEBLED, MOGA et GATTOLIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 14

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

afin de faciliter les expérimentations d'innovations technologiques dans le domaine des transports et de nouvelles formes de mobilité

**OBJET**

Spécifier le champ d'habilitation de l'ordonnance.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	791 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 14

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle encourage le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

**OBJET**

Le titre II du présent projet de loi vise à encourager les innovations en matière de mobilité. Les nouvelles solutions et nouveaux usages doivent être intégrés non seulement dans les politiques publiques de mobilité, mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques, telles que les concessions de service public de transport.

C'est pourquoi cet amendement propose de remettre aux AOM la faculté de prendre en compte ces innovations dans le secteurs du transport et de favoriser de nouvelles solutions, tout en garantissant le respect des règles de la commande publique.





**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	156 rect. quater
----------------	------------------------

**14 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes ASSASSI et APOURCEAU-POLY, M. BOCQUET, Mmes BRULIN et COHEN,  
M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME, MM. Pierre LAURENT et  
OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Alinéas 1 à 7

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'il n'appartient pas à l'autorité organisatrice des mobilités de subventionner le covoiturage mais bien aux employeurs au titre de la participation aux frais de transports. Un tel dispositif créerait un environnement réglementaire et fiscal plus favorable au covoiturage plutôt qu'aux transports en commun, ce qui ne semble pas souhaitable.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	157 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD, Mmes APOURCEAU-POLY et BENBASSA, M. BOCQUET,  
Mmes BRULIN et COHEN, M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME,  
MM. Pierre LAURENT et OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Alinéas 4 et 11

Après le mot :

dématérialisée

insérer les mots :

et s'il n'existe pas d'alternative satisfaisante et complète par les transports en commun

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'il convient de poser pour le moins des gardes fous à la possibilité pour l'autorité organisatrice de participer aux frais liés au covoiturage. Ils estiment ainsi que cette aide ne peut être attribuée qu'en l'absence d'alternative par les transports en commun. Il s'agit ainsi d'encourager prioritairement les transports collectifs et non individuels.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	155 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD, Mmes APOURCEAU-POLY et BENBASSA, M. BOCQUET,  
Mmes BRULIN et COHEN, M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME,  
MM. Pierre LAURENT et OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 10, première phrase

Supprimer les mots :

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée,

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'il est partie intégrante des prérogatives de l'autorité organisatrice de mobilité en Ile de France, si elle le juge pertinent, de proposer une plateforme dématérialisée de covoiturage indépendamment des initiatives privées dans ce secteur.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1009 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD et ASSOULINE, Mme de la GONTRIE, MM. JOMIER, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et DEVINAZ, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Après l'alinéa 14

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Les communes, en accord avec Île-de-France Mobilités, sont également habilitées à mettre à disposition du public de telles plates-formes.

« Île-de-France Mobilités peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elle définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif.

« En l'absence de création de ce signe distinctif par Île-de-France Mobilités, les communes sur le territoire desquelles sont mis en place des emplacements de stationnement destinés au covoiturage sont habilitées à créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. »

OBJET

L'article 15 de la LOM prévoit la possibilité pour Ile-de-France Mobilités, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, de mettre à disposition du public des plates formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Il s'agit là d'une simple faculté offerte à Ile-de-France Mobilités que celle-ci peut mettre en œuvre seule ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales.

Les communes se trouvent donc dans l'impossibilité de créer de telles plates formes en cas d'inaction d'Ile-de-France Mobilités. Dès lors, il est proposé d'ouvrir cette possibilité aux communes en accord avec Ile-de-France Mobilités.

Par ailleurs, l'article 15 de la loi prévoit de compléter l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales en ce qui concerne la réservation d'emplacements de stationnement aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage.

Cependant, la loi n'encadre pas les conditions de délivrance de ce signe distinctif.

Dès lors, il est proposé de retenir les mêmes conditions de délivrance que celles présidant à la délivrance du label auto-partage, en ouvrant aux communes la faculté de délivrer un signe distinctif de covoiturage en l'absence de création de ce signe par Ile-de-France Mobilités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	617 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. DAGBERT, BÉRIT-DÉBAT, HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 15

Après l'alinéa 14

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 2213-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En vue d'assurer la tranquillité, la sécurité et la sûreté des voies publiques, le maire peut mettre en place des mesures de restriction de la circulation assorties le cas échéant d'un contrôle automatique. » ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 2213-4-1, il est inséré un article L. 2213-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-4-.... – I. – Pour favoriser la cohabitation des différents usagers dans l'espace public et lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à trafic limité peuvent être créées, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de mobilité a été adopté, est en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 1214-14 du code des transports. Leur création est à l'initiative du 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 circulation.

« II. – Les zones à trafic limité sont délimitées par un arrêté pris par l'autorité compétente qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules autorisés à pénétrer dans la zone en fonction de l'horaire. 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 la

consultation préalable, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules autorisés à circuler au sein de la zone à trafic limité doivent avoir sollicité une autorisation délivrée par l'autorité qui dispose du pouvoir de police de circulation. Elle peut mettre en place à cette fin un contrôle automatique d'accès assorti d'une amende forfaitaire pour les véhicules non autorisés.

« L'arrêté précise les périodes pour lesquelles les zones à trafic limité sont créées.

« Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution de la circulation motorisée fixés par le plan de mobilité.

« III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la circulation ainsi que les aménagements prévus en accompagnement, 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. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé émis.

« 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 code de l'environnement.

« 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 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 trafic limité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

### **OBJET**

Cet amendement reprend une disposition de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités. Il s'agit d'offrir la possibilité aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale de créer des zones à trafic limité sur tout ou partie de leur territoire, lorsqu'un plan de mobilité a été adopté ou est en cours d'élaboration ou de révision.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1036
----	------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

I.- Alinéa 15

Remplacer les mots :

ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage

par les mots :

, aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

II. - Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des véhicules de transport public particulier de personnes, 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 identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

« Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation, sur ces emplacements réservés, aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »

OBJET

Cet amendement reprend les apports de l'amendement n° 930 du Gouvernement en vue de clarifier la rédaction de l'article 15, tout en conservant la modification apportée en commission visant à permettre aux maires de créer des voies de circulation ou des emplacements de stationnement réservés, non pas seulement pour les véhicules à très



---

faibles émissions, qui ne concernent qu'une faible part des véhicules en circulation, mais plus généralement pour certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	930 rect.
----------------	--------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3<sup>o</sup> Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation de véhicules de transport en commun, de véhicules de transport public particulier de personnes, de 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 de véhicules à très faibles émissions.

« Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation, sur ces emplacements réservés, aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3<sup>o</sup>. »

OBJET

Le présent amendement vise à élargir à l'ensemble de la voie publique les voies réservées pour faciliter et encourager la circulation des véhicules à très faibles émissions.

Il vise également à clarifier la rédaction de l'article, en cohérence avec les termes employés dans le code général des collectivités territoriales et le rapport du gouvernement au parlement d'août 2016, prévu à l'article 56 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

De plus, il supprime la référence au stationnement, ce dispositif étant déjà prévu, que ce soit pour le transport public de voyageurs et les taxis, mais également pour le covoiturage. Il supprime également le renvoi à un décret en Conseil d'État qui n'apparaît pas utile.

Enfin, il vise à introduire la possibilité pour le maire de ne pas autoriser sur les voies réservées les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes pour des considérations liées notamment à la sécurité routière.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	377 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Tombé	

Mme VULLIEN, MM. MARSEILLE et DÉTRAIGNE, Mme SOLLOGOUB,  
MM. BONNECARRÈRE et Alain MARC, Mmes Nathalie DELATTRE et KAUFFMANN, MM. Loïc  
HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI et LAUGIER, Mme GUIDEZ, MM. HENNO, CANEVET, MOGA,  
KERN et CAPO-CANELLAS, Mme TETUANUI, M. CADIC, Mmes BILLON, GOY-CHAVENT et  
FÉRAT, M. DELCROS et Mme Catherine FOURNIER

ARTICLE 15

Alinéa 17

1° Remplacer les mots :

des emplacements sur certaines voies

par les mots :

certaines voies de circulation ou des emplacements de stationnement

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans le cas où l'Autorité organisatrice de mobilités n'est pas dépositaire du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, elle est informée en amont par le maire et donne son accord à la création ou au partage des voies de circulation dédiées.

OBJET

La question du partage des voies de circulation est cruciale pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir les bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, d'ores et déjà, le non-respect des couloirs de bus par des véhicules individuels engendre un certain nombre de difficultés : horaires difficilement respectés, régularité et fréquence réduites, ralentissement de la vitesse de circulation, augmentation des consommations de carburants par la multiplication des séquences accélération/freinage...

Afin que l'impact sur le transport collectif et sur la congestion reste limité et selon la répartition des compétences (la charge revenant soit à l'autorité organisatrice de la mobilité, soit au maire), il nous paraît nécessaire de s'assurer de l'avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Cet avis est indispensable pour assurer une bonne coordination entre ces différents échelons (commune, AOM, Département, État), et plus spécifiquement pour les voies débutant dans un ressort territorial précis pour se terminer en dehors de cet espace.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	327 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, PIEDNOIR, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, M. SAVARY, Mmes GUILLOTIN et DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, PONIATOWSKI, GREMILLET et RAPIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 17

Remplacer les mots :

ou de certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

par les mots :

aux véhicules à carburants alternatifs au sens de l'article 1er du décret n<sup>o</sup> 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

**OBJET**

L'article 15 permet aux autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation de créer des voies de circulation ou des emplacements de stationnement réservés pour plusieurs catégories de véhicules, dont les véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Cet amendement propose d'être plus explicite en étendant les dispositions de l'article 15 à l'ensemble des carburants alternatifs, au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret n<sup>o</sup> 2017-1673 du 8 décembre 2017, qui participent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	290 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LIENEMANN et APOURCEAU-POLY

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 17, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, tels que les véhicules fonctionnant grâce à l'électricité, à l'hydrogène, au GPL, au GNV, au superéthanol E85, ou étant hybride essence

**OBJET**

L'article 15, outre le développement du covoiturage, permet aux maires de réserver l'usage de certaines voies de circulation à différentes catégories de véhicules, notamment aux véhicules propres ou aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

Les voies réservées peuvent également être des atouts dans le cadre de la promotion et de l'utilisation des voitures écologiques.

Nous proposons que les collectivités territoriales puissent réserver l'usage de certaines voies de circulation aux véhicules utilisant des énergies alternatives.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	879
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« ...° Réserver des emplacements, à titre permanent ou temporaire, sur ces mêmes voies pour permettre le déploiement d'espaces logistiques urbains, qui assurent la fonction d'interface pour la livraison sur des courtes distances par des véhicules peu polluants ;

« ...° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation ou le stationnement des cycles, et pour faciliter le stationnement des engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes. »

OBJET

Le transport de marchandises constitue un levier majeur dans la politique de transports urbains. Les livraisons et enlèvements ont un impact direct sur l'attractivité économique de la ville, sur l'encombrement du domaine public, et sur la qualité de l'air.

Les zones de livraison, souvent utilisées par des véhicules non professionnels, et dont l'usage est limité aux opérations de chargement / déchargement, ne permettent pas d'assurer efficacement cette fonction.

La limitation des stocks, les nouvelles formes de commerce (« e-commerce »), et la nécessité de limiter l'usage de poids lourds dans les centres-villes, appellent au développement d'outils innovants, permettant le groupage /dégroupe de marchandises à proximité des lieux de livraison finale, et permettant d'assurer le dernier km de livraison avec des véhicules propres, adaptés aux centres urbains.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1014 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD, ASSOULINE et JOMIER, Mme de la GONTRIE, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et DEVINAZ, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« ...<sup>o</sup> Réserver des emplacements, à titre permanent ou temporaire, sur ces mêmes voies pour permettre le déploiement d'espaces logistiques urbains, qui assurent la fonction d'interface pour la livraison sur des courtes distances par des véhicules peu polluants ;

« ...<sup>o</sup> Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation ou le stationnement des cycles, et pour faciliter le stationnement des engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes. »

OBJET

Le transport de marchandises constitue un levier majeur dans la politique de transports urbains. Les livraisons et enlèvements ont un impact direct sur l'attractivité économique de la ville, sur l'encombrement du domaine public, et sur la qualité de l'air.

Les zones de livraison, souvent utilisées par des véhicules non professionnels, et dont l'usage est limité aux opérations de chargement / déchargement, ne permettent pas d'assurer efficacement cette fonction.

La limitation des stocks, les nouvelles formes de commerce (« e-commerce »), et la nécessité de limiter l'usage de poids lourds dans les centres-villes, appellent au développement d'outils innovants, permettant le groupage / dégroupage de marchandises à proximité des lieux de livraison finale, et permettant d'assurer le dernier km de livraison avec des véhicules propres, adaptés aux centres urbains.

Ces espaces logistiques urbains peuvent être créés hors voirie, mais leur réalisation bute sur des coûts importants et une disponibilité foncière rare. Pour pallier cette difficulté,



il est donc souhaitable d'utiliser l'espace public viaire pour y créer des espaces logistiques.

Pour en permettre le respect par les autres usagers, ils doivent pouvoir faire l'objet d'une réservation au titre des pouvoirs de police du Maire, sous réserve d'une mise en concurrence préalable en vue d'obtention d'une convention d'occupation du domaine public.

Cette réservation peut être temporaire et utilisée à certains horaires à des fins de stationnement.

Il serait également pertinent, à l'occasion de la modification de cet article, de donner un fondement législatif à la création de voies cyclables, et d'emplacements de stationnement réservés pour les cycles, engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	765
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le premier alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Il peut, à cet effet, créer des aires piétonnes et des zones à trafic limité, à titre permanent ou temporaire. Les règles de circulation applicables aux zones à trafic limité sont précisées par décret en Conseil d'État. »

OBJET

Outre la modification de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales telle que prévue par la loi LOM et de l'article L. 2213-2 du même code prévu par l'amendement précédent, il serait également souhaitable de compléter l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales pour donner un fondement légal à la création d'aires piétonnes à titre temporaire ou permanent.

Par ailleurs, il est proposé d'insérer dans la législation française la notion de « zone à trafic limité » à l'instar de ce qui est déjà mis en place dans d'autres pays européens tels que l'Allemagne et l'Italie.

La zone à trafic limité serait réservée à la desserte interne comme les aires piétonnes. La vitesse y serait limitée à 20km/h comme dans les zones de rencontre, sans pour autant prévoir de priorité piétonne. Le principe est de pacifier certains quartiers en éliminant la circulation de transit au sein d'un périmètre donné, sans toutefois empêcher les riverains et un certain nombre d'ayant-droit de circuler ou de stationner et sans modifier les règles de priorité et d'usage de la chaussée.

Il est donc proposé de modifier le projet de loi afin d'y ajouter la possibilité pour les maires de créer ce type de zones, en renvoyant à sa définition par voie réglementaire dans le code de la route.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	538 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BAZIN, HUSSON, BASCHER, MOUILLER, LONGUET, DAUBRESSE et SEGOUIN, Mmes de CIDRAC, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM et EUSTACHE-BRINIO et M. RAPIN

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 4 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d’usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d’identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

OBJET

Le développement de mobilités plus vertueuses (véhicules moins polluants, usages partagés des véhicules) nécessite d’acter de façon forte et pérenne toutes les incitations possibles au partage de la voirie. Ceci passe, notamment, par l’instauration de voies réservées à certains usagers et types de véhicules. L’automatisation du contrôle d’usage de ces voies, inscrite au sein du projet de loi (article 16), devrait contribuer à leur multiplication.

Des expérimentations limitées, réservent actuellement la circulation à certains usagers sur des voies déterminées, via des arrêtés préfectoraux. Néanmoins, ces derniers ayant parfois fait l’objet de contentieux, il s’agit de pérenniser et ainsi encourager la possibilité de créer des voies réservées en l’inscrivant dans la législation.

Cet amendement a donc pour objet de prévoir des dispositions pérennes donnant une base légale claire à la réservation de voies sur autoroutes et routes express :

- dans le but de sécuriser la mise en place pérenne de voies réservées à certains types de véhicules (taxis, VTC, véhicules à faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement, ...) ou à certains usages (covoiturage, ...), il semble nécessaire de déterminer un cadre législatif dans lequel ces voies puissent faire l'objet d'affectations spécifiques par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation ;
- l'ajout d'une disposition législative devrait donner un fondement plus clair aux dispositifs expérimentaux existants, la loi donnant une base légale à la rupture d'égalité entre les usagers qu'ils impliquent justifiée par des considérations d'intérêt général (lutte contre les dommages causés à l'environnement, résorption de la congestion du trafic, utilisation optimale des infrastructures).

Le projet de loi (alinéa IV. de l'article 15) prévoit d'ailleurs de compléter les dispositions de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales portant sur la réservation de voies de circulation par le maire en agglomération.

Le présent amendement a pour objet de préciser, s'agissant des autoroutes et des routes express, le cadre dans lequel est autorisée la création de voies réservées à certaines catégories de véhicules (taxis, VTC, véhicules à très faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement, ...) ou d'usages (covoiturage, ...).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	707 rect. ter
----------------	---------------------

25 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY et MAGRAS, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. PIEDNOIR, Mme LASSARADE, MM. PRIOU, VASPART, POINTEREAU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET et DUPLOMB et Mme BORIES

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 4 du code de la route est complété par un article L. 411-... ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d’usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d’identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

OBJET

Le développement des véhicules propres et des usages partagés des véhicules suppose d’encourager le partage de la voirie et passe, notamment, par l’instauration de voies réservées à certains usagers et types de véhicules. L’automatisation du contrôle d’usage de ces voies, inscrite au sein du projet de loi (article 16), devrait contribuer à leur multiplication.

Il est donc nécessaire, à cet effet, de prévoir des dispositions pérennes donnant une base légale claire à la réservation de voies sur autoroutes et routes express :

- dans le but de sécuriser la mise en place pérenne de voies réservées à certains types de véhicules (taxis, VTC, véhicules à faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou à certains usages (covoiturage, ...), il semble nécessaire de déterminer un cadre législatif dans lequel ces voies puissent faire l'objet d'affectations spécifiques par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation ;
- l'ajout d'une disposition législative devrait donner un fondement plus clair aux dispositifs expérimentaux existants, la loi donnant une base légale à la rupture d'égalité entre les usagers qu'ils impliquent justifiée par des considérations d'intérêt général (lutte contre les dommages causés à l'environnement, résorption de la congestion du trafic, utilisation optimale des infrastructures).

Le projet de loi (alinéa IV. de l'article 15) prévoit d'ailleurs de compléter les dispositions de l'article L. 2213-3 du Code général des collectivités territoriales portant sur la réservation de voies de circulation par le maire en agglomération.

Le présent amendement a pour objet de préciser, s'agissant des autoroutes et des routes express, le cadre dans lequel est autorisée la création de voies réservées à certaines catégories de véhicules (taxis, VTC, véhicules à très faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou d'usages (covoiturage, ...).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	716
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PELLELAT

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 4 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d’usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d’identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

OBJET

Le présent amendement a pour objet de préciser, s’agissant des autoroutes et des routes express, le cadre dans lequel est autorisée la création de voies réservées à certaines catégories de véhicules (taxis, VTC, véhicules à très faibles émissions au sens de l’article D. 224-15-12 du Code de l’environnement, ...) ou d’usages (covoiturage, ...).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	760 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mmes GOY-CHAVENT et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE, LAUGIER, HENNO,  
BOCKEL, LAUREY et MIZZON et Mmes BILLON et SOLLOGOUB

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 4 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d’usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d’identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

OBJET

Le développement de mobilités plus vertueuses (véhicules moins polluants, usages partagés des véhicules) nécessite d’acter de façon forte et pérenne toutes les incitations possibles au partage de la voirie. Ceci passe, notamment, par l’instauration de voies réservées à certains usagers et types de véhicules. L’automatisation du contrôle d’usage de ces voies, inscrite au sein du projet de loi (article 16), devrait contribuer à leur multiplication.

Certes, des expérimentations encore timides à l’heure actuelle, réservent la circulation à certains usagers sur des voies déterminées, sur arrêté préfectoral. Néanmoins ces arrêtés ayant parfois fait l’objet de contentieux, il s’agit de pérenniser et ainsi encourager la possibilité de créer des voies réservées en l’inscrivant dans la législation.



Cet amendement a donc pour objet de prévoir des dispositions pérennes donnant une base légale claire à la réservation de voies sur autoroutes et routes express :

- dans le but de sécuriser la mise en place pérenne de voies réservées à certains types de véhicules (taxis, VTC, véhicules à faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou à certains usages (covoiturage, ...), il semble nécessaire de déterminer un cadre législatif dans lequel ces voies puissent faire l'objet d'affectations spécifiques par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation ;
- l'ajout d'une disposition législative devrait donner un fondement plus clair aux dispositifs expérimentaux existants, la loi donnant une base légale à la rupture d'égalité entre les usagers qu'ils impliquent justifiée par des considérations d'intérêt général (lutte contre les dommages causés à l'environnement, résorption de la congestion du trafic, utilisation optimale des infrastructures).

Le projet de loi (alinéa IV. de l'article 15) prévoit d'ailleurs de compléter les dispositions de l'article L. 2213-3 du Code général des collectivités territoriales portant sur la réservation de voies de circulation par le maire en agglomération.

Le présent amendement a pour objet de préciser, s'agissant des autoroutes et des routes express, le cadre dans lequel est autorisée la création de voies réservées à certaines catégories de véhicules (taxis, VTC, véhicules à très faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou d'usages (covoiturage, ...).



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	854 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. de NICOLAY, de LEGGE, BUFFET, CHARON, LEFÈVRE, PONIATOWSKI, REICHARDT et  
SIDO et Mme LAMUREARTICLE 15

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> du livre 4 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d’usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les 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 les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d’identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

OBJET

Le développement des véhicules propres et des usages partagés des véhicules suppose d’encourager le partage de la voirie et passe, notamment, par l’instauration de voies réservées à certains usagers et types de véhicules. L’automatisation du contrôle d’usage de ces voies, inscrite au sein du projet de loi (article 16), devrait contribuer à leur multiplication.

Il est donc nécessaire, à cet effet, de prévoir des dispositions pérennes donnant une base légale claire à la réservation de voies sur autoroutes et routes express :

· Dans le but de sécuriser la mise en place pérenne de voies réservées à certains types de véhicules (taxis, VTC, véhicules à faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou à certains usages (covoiturage, ...), il semble nécessaire de déterminer un cadre législatif dans lequel ces voies puissent faire l'objet d'affectations spécifiques par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation ;

· L'ajout d'une disposition législative devrait donner un fondement plus clair aux dispositifs expérimentaux existants, la loi donnant une base légale à la rupture d'égalité entre les usagers qu'ils impliquent justifiée par des considérations d'intérêt général (lutte contre les dommages causés à l'environnement, résorption de la congestion du trafic, utilisation optimale des infrastructures).

Le projet de loi (alinéa IV. de l'article 15) prévoit d'ailleurs de compléter les dispositions de l'article L. 2213-3 du Code général des collectivités territoriales portant sur la réservation de voies de circulation par le maire en agglomération.

Le présent amendement a pour objet de préciser, s'agissant des autoroutes et des routes express, le cadre dans lequel est autorisée la création de voies réservées à certaines catégories de véhicules (taxis, VTC, véhicules à très faibles émissions au sens de l'article D. 224-15-12 du Code de l'environnement, ...) ou d'usages (covoiturage, ...).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	57 rect.
----------------	-------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sé debates
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS et BONFANTI-DOSSAT, MM. BRISSON, CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, MM. Daniel LAURENT et LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET et PANUNZI, Mme PROCACCIA, MM. REGNARD, REICHARDT, SIDO, SOL, ALLIZARD, BABARY et BIZET, Mmes BOULAY-ESPÉRONNIER et BRUGUIÈRE, MM. BUFFET et CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS, DURANTON et GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. HUGONET, KENNEL et LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LHERBIER, MM. PIEDNOIR et PONIATOWSKI, Mmes PRIMAS et RAIMOND-PAVERO, MM. REVET, SAVARY et SAVIN et Mme THOMAS

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre VII du code de la voirie routière est complété par un article L. 173-... ainsi rédigé :

« Art. L. 173-.... – Sur les autoroutes et sur les voies express définies à l'article L. 110-2 du code de la route, l'autorité chargée de la police de circulation peut consacrer une partie de la chaussée non utilisée par les voies de circulation pour constituer une voie auxiliaire.

« Une voie auxiliaire peut être autorisée à la circulation routière à certaines heures ou à certains jours pour réduire la congestion de l'autoroute ou de la voie express.

« L'autorité chargée de la police de circulation peut restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire aux bus, aux taxis ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports. »

**OBJET**

Les autoroutes et voies express concentrent, particulièrement en zone urbaine dense, des flux de trafic particulièrement importants.

Afin d'utiliser au mieux ces axes routiers dans un souci de lutte contre les congestions et donc contre la pollution, le présent amendement vise à permettre de fonder légalement

l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence pour les transformer en voies auxiliaires qui peuvent être ouvertes à la circulation uniquement aux moments de la journée lorsque la congestion est la plus forte.

En outre, pour soutenir certains usages en leur donnant un avantage, il est proposé que ces voies puissent être réservées aux bus, aux taxis ou au covoiturage.

Des expérimentations ont été menées en France avec succès et il convient désormais que la loi consacre ces expérimentations pour en faire un dispositif pérenne.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	318 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, Joël BIGOT, LOZACH, JEANSANNETAS et DURAN,  
Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS, Gisèle JOURDA et JASMIN et  
M. ANTISTE

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigée :

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le maire peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de voies relevant du domaine de la commune. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre sous condition aux maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, de demander au Préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant du leur propre domaine.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	471 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes LABORDE et Maryse CARRÈRE, MM. ARTANO, ROUX et GOLD, Mme JOUVE,  
MM. ARNELL et Alain BERTRAND, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN et CASTELLI,  
Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigée :

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le maire peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de voies relevant du domaine de la commune. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre sous condition aux maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, de demander au Préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant de leur propre domaine.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	102 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Loïc HERVÉ, Mme SAINT-PÉ, M. DÉTRAIGNE, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE,  
LOUAULT, JANSSENS et MOGA et Mmes TETUANUI et JOISSAINS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Réserver sur la voirie ou dans toute autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aux véhicules propres ou produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. »

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet d'ouvrir la possibilité, à l'autorité en charge de la police de la circulation et du stationnement à l'intérieur des agglomérations, eu égard aux nécessités en matière de protection de l'environnement, de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules propres ou à faible émission dans l'atmosphère de CO<sup>2</sup> et de polluants.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1039
----------------	------

20 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**  
à l'amendement n<sup>o</sup> 102 rect. de M. Loïc HERVÉ

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Amendement 102, alinéa 4

Après les mots :

aux véhicules

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

à très faibles niveaux d'émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. »

**OBJET**

Cet amendement vise à donner la possibilité à l'autorité de police de réserver des places de stationnement pour les véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Aujourd'hui la réservation de place de stationnement est limitée à certains véhicules (personnes à mobilité réduite, label « autopartage », transports collectifs, taxis, transport de fond, livraisons ...)

La possibilité d'inclure les véhicules à faibles émissions était initialement prévue au IV de l'article 15 (al. 17), cependant elle doit être supprimée par amendement gouvernemental pour recentrer cette disposition sur les voies de circulation réservées.

Le gouvernement est donc favorable à cet amendement pour réintroduire cette disposition sur le stationnement à condition de le reformuler sur le point suivant :

Recentrer la mesure sur les « véhicules à très faibles émissions » au sens de la réglementation des véhicules (Décret n<sup>o</sup> 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions). Ces véhicules sont d'ailleurs les seuls à bénéficier d'une vignette Crit'Air 0 alors que les véhicules faibles émissions (hybrides rechargeables) ont une vignette Crit'Air 1 au même titre que les véhicules essence récents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	320 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, Joël BIGOT, LOZACH, JEANSANNETAS et DURAN,  
Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS et Gisèle JOURDA, M. ADNOT  
et Mme JASMIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase de l'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « domaine », sont insérés les mots : « , et en particulier l'adaptation éventuelle aux spécificités locales des vitesses maximales autorisées applicables aux différentes catégories de véhicules ».

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre sous condition aux conseils départementaux de procéder à une application différenciée des limitations de vitesse selon la dangerosité des routes du domaine départemental en modifiant la disposition du code général des collectivités territoriales relatif aux pouvoirs de police du président de conseil départemental sur le domaine du département.

Une fois modifié par l'amendement l'article en question se lira ainsi :

« Art. L. 3221-4.-Le président du conseil départemental gère le domaine du département. À ce titre, il exerce les pouvoirs de police afférents à cette gestion, notamment en ce qui concerne la circulation sur ce domaine, et en particulier l'adaptation éventuelle aux spécificités locales des vitesses maximales autorisées applicables aux différentes catégories de véhicules, sous réserve des attributions dévolues aux maires par le présent code et au représentant de l'État dans le département, ainsi que du pouvoir de substitution du représentant de l'État dans le département prévu à l'article L. 3221-5. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	209 rect. bis
----------------	---------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAISON, CORBISEZ et FICHET et Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-4-.... – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 3221-5, il est inséré un article L. 3221-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-5-.... – Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

**OBJET**

Le présent amendement s'inscrit dans le prolongement de la présentation du rapport sénatorial intitulé « Sécurité routière : mieux cibler pour plus d'efficacité » du 18 avril 2018.

Déplorant la méthode précipitée retenue par le Gouvernement et le manque de concertation préalable à sa décision de limiter à 80 km/h la vitesse maximale autorisée, le groupe de travail recommandait d'appliquer la réduction de vitesse de manière décentralisée afin de l'adapter aux réalités des territoires, c'est à dire sur les tronçons de route accidentogènes.

Plutôt qu'une décision éloignée des réalités, il proposait une mesure affinée, concertée, responsabilisant les acteurs et surtout, empreinte d'une forte acceptabilité sociale. Telle est également la demande de nombreux gestionnaires de voirie.

Cette recommandation du Sénat n'a toutefois pas été retenue par le Gouvernement.

Pourtant, le 15 janvier dernier, à l'occasion du lancement du grand débat national, le président de la République a ouvert la voie à des aménagements à cette mesure.

Tel est l'objet de cet amendement qui donne compétence aux présidents de département et aux préfets pour relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	455 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 3221-4-...* – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli :

« *Art. L. 3221-6.* – Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière et celui du président du conseil départemental, et en fonction des réalités géographiques et topographiques, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

**OBJET**

Cet amendement tend à encadrer l'exercice du pouvoir réglementaire en matière de limitation de vitesse en fixant une liste de critères cumulatifs à respecter, notamment face aux résultats controversés de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse sur les routes nationales et départementales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	319 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. Patrice JOLY, KERROUCHE, Joël BIGOT, LOZACH, JEANSANNETAS et DURAN,  
Mme ARTIGALAS, M. TOURENNE, Mmes GRELET-CERTENAIS, Gisèle JOURDA et JASMIN et  
M. ANTISTE

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigée :

L'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le président du conseil départemental peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de voies du département relevant du réseau routier national. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

**OBJET**

Cet amendement vise à permettre sous condition aux conseils départementaux de demander au Préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant du domaine routier national.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	456 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, M. CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans le délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation du décret n<sup>o</sup> 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules quant à la réalisation de l'objectif de renforcement de la sécurité routière, en particulier au regard des conditions météorologiques, mais aussi de l'enclavement des territoires concernés et du fonctionnement des transports collectifs ou publics existants.

**OBJET**

Le bilan de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales reste flou en matière d'impact réel sur la sécurité routière, alors même que des pays comme l'Allemagne comptent moins de morts sur les routes avec des vitesses maximales bien supérieures. Pour cette raison, le présent amendement vise à fournir au Parlement un éclairage précis et objectif sur cette question.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	379 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes VULLIEN et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ et JANSSENS, Mme SOLLOGOUB,  
MM. BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme BILLON

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15 BIS

Rédiger ainsi cet article :

Le I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° La première phrase du cinquième alinéa est complétée par les mots : « , et en prenant en compte un objectif d'équité sociale » ;

2° Le sixième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut, ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l'égalité d'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale. »

**OBJET**

L'article 15 *bis*, inséré en commission, prévoit la possibilité pour les collectivités de moduler le tarif des redevances de stationnement pour les personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Or, le code de l'action sociale et des familles (article L. 241-3) prévoit déjà la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI) portant la mention « stationnement pour personnes handicapées ». La mention d'une tarification spécifique en faveur des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite viendrait donc complexifier voire insécuriser le système actuel dans lequel des personnes en situation de handicap bénéficient de l'accès gratuit au stationnement.

L'amendement propose ainsi de recentrer la tarification solidaire au profit des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, en tenant compte de leur revenu ou de leur statut, dans un motif d'égalité d'accès à la mobilité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	384 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. LAFON, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN et MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE, Alain MARC et CAPO-CANELLAS

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le dernier alinéa du I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Aux agents assermentés pour les missions mentionnées au II de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, aux fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

II. – Le II de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa, les mots : « effectué par un établissement public spécialisé de l'État » sont supprimés ;

2<sup>o</sup> À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « par l'établissement public spécialisé » sont supprimés ;

3<sup>o</sup> Au troisième alinéa, les mots : « L'établissement public de l'État mentionné au premier alinéa du présent II » sont remplacés par les mots « La commune, l'établissement public de coopération intercommunale, le syndicat mixte ou le tiers contractant ».

III. – Les I et II entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**OBJET**

La décentralisation du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les forfaits de post-stationnement (FPS) qui sont notifiés aux automobilistes en cas de non-paiement ou de paiement incomplet de la redevance de stationnement dès le début du stationnement, peuvent l'être selon deux modalités. Soit l'avis de paiement du FPS est

déposé sur le pare-brise du véhicule concerné au moment du contrôle, soit il est envoyé par voie postale au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation.

Dans ce deuxième cas, les collectivités ont obligatoirement recours aux services de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), seule habilitée à accéder aux fichiers où sont consignées les informations personnelles (nom, adresse) des propriétaires des véhicules.

Les collectivités qui ont recours aux services de l'ANTAI ont toutes signé avec cette dernière une convention d'une durée de 3 ans, qui arrive à échéance au 31 décembre 2020.

Cet engagement de trois ans a été pris afin de permettre aux collectivités de profiter d'un système robuste et fonctionnel dès le premier jour, s'appuyant sur l'expertise de l'ANTAI, mais également d'amortir les coûts de développement supportés par l'ANTAI dans le cadre de la mise en œuvre de cette réforme.

Afin de renforcer la décentralisation de la gestion du stationnement par les collectivités, et de leur donner davantage de latitude dans la mise en œuvre de leur politique, le présent amendement donne accès au système d'immatriculation des véhicules à toutes les collectivités chargées de collecter la redevance de stationnement sur voirie.

Toutefois, dans le but de respecter le contenu des conventions signées par les collectivités avec l'ANTAI, cet accès n'est donné qu'à compter de leur date d'expiration, c'est-à-dire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	385 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ,  
JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mme BILLON

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En Île-de-France, dans les conditions énoncées au premier alinéa du présent I, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord de l'établissement public défini à l'article L. 1241-1 et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5. »

**OBJET**

La décentralisation du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018, permet aux communes qui le souhaitent d'instaurer une redevance de stationnement sur voirie. Elles peuvent également choisir de transmettre cette mission à leur autorité organisatrice de la mobilité (AOM), c'est-à-dire, le plus souvent, à leur établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre.

En Île-de-France, du fait de la spécificité de l'organisation institutionnelle de cette région, c'est Ile-de-France Mobilités qui est ciblé comme potentiel destinataire de cette mission.

Le présent amendement se propose de modifier ces dispositions, en ajoutant les EPCI à fiscalité propres et les établissements publics territoriaux dans la liste des collectivités que les communes franciliennes peuvent identifier comme destinataires de la capacité d'instaurer la redevance de stationnement. Les conditions requises pour que ce transfert soit effectif sont les mêmes que celles retenues dans le cadre du transfert communes-EPCI hors Ile-de-France.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	573 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GRAND

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le quatrième alinéa du IV de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque l'émission d'un avis de paiement du forfait de post-stationnement concerne un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale peut indiquer, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de façon dématérialisée, selon des modalités précisées par arrêté, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure. »

**OBJET**

La loi n<sup>o</sup> 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM, a instauré une dépenalisation et une décentralisation du stationnement payant en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Aujourd'hui, les professionnels de la location de véhicules doivent d'abord s'acquitter du règlement du Forfait Post Stationnement (FPS) et ensuite se retourner contre le locataire afin de recouvrer la somme, alors qu'ils disposaient auparavant de la possibilité de désignation du locataire responsable.

Cette situation pose de nombreuses difficultés pour ces opérateurs et représente une charge de travail importante. Elle a donc des conséquences considérables sur la pérennité économique du secteur puisqu'ils ne parviennent pas à recouvrer les sommes avancées

pour le paiement du FPS qui peuvent être parfois bien supérieures au bénéfice journalier moyen issu de la location de courte durée d'un véhicule.

Dans sa réponse à la question écrite n° 08018 publiée dans le journal officiel Sénat du 27 décembre 2018, la Ministre des transports précise qu'il s'agit désormais d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable vis-à-vis de l'administration, et la personne à qui il confie son véhicule et contractuellement responsable de son bon usage. Elle renvoie à l'adaptation des conditions générales de vente avec de nouvelles clauses ne pouvant être considérées comme des clauses abusives.

Néanmoins, l'introduction d'un système de désignation ouvert aux loueurs, sur le modèle des dispositions de l'article L. 121-6 du code de la route, permettrait de faciliter le traitement des FPS par ces opérateurs de la mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	21 rect. bis
----------------	--------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le VII de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque, dans le cadre d'une location ou d'un prêt de courte durée, le professionnel de l'automobile titulaire du certificat d'immatriculation est en mesure de fournir des éléments permettant l'identification du client, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues aux II et IV du présent article.

« Le professionnel de l'automobile mentionné à l'alinéa précédent se définit comme tout professionnel dont l'activité est de proposer des véhicules à la location de courte durée, à titre onéreux et dans le cadre d'un contrat ou encore, tout professionnel qui prête à titre gracieux ou onéreux des véhicules à ses clients durant le temps des réparations ou du contrôle de leur véhicule. »

**OBJET**

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite «Loi MAPTAM») de 2014 a organisé la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Ainsi, depuis cette date, le défaut de paiement du stationnement n'est plus sanctionné par une amende pénale, mais par l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public. En l'absence de paiement ou en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit s'acquitter d'un forfait post-stationnement (« FPS »), dont il est destinataire.

Or, la mise en œuvre des dispositions de la loi MAPTAM relatives au FPS pénalise aujourd'hui lourdement l'activité économique des professionnels de l'automobile dont les acteurs de la mobilité partagée.

Ces acteurs ont pour activité régulière la mise à disposition, pour une période courte et déterminée, dans le cadre d'un contrat à titre onéreux, des véhicules dont ils sont titulaires du certificat d'immatriculation. D'autres encore, mettent à disposition de leurs clients des véhicules de remplacement le temps des réparations ou du passage au contrôle technique. Dans chacune des situations ci-dessus, le professionnel est capable de désigner le conducteur.

La législation actuelle ne permet pas à ces opérateurs de désigner leurs clients, seuls conducteurs responsables du non-paiement de stationnement, alors que cela était le cas auparavant.

Aussi, en ciblant ces professionnels de l'automobile, cet amendement a pour vocation non pas de généraliser la désignation mais de rétablir non seulement une égalité de traitement vis-à-vis des loueurs de longue durée mais également de mettre fin au sentiment d'impunité des clients ne payant pas volontairement leur forfait post-stationnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	704 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHÉ, DEROMÉDI et LAVARDE, M. VASPART,  
Mmes GARRIAUD-MAYLAM et Marie MERCIER, M. HUSSON, Mme Laure DARCOS, M. Henri  
LEROY, Mme de CIDRAC, MM. SEGOUIN, Daniel LAURENT et BRISSON,  
Mmes BONFANTI-DOSSAT et LASSARADE, M. CHARON, Mme GRUNY, MM. SAURY,  
PRIOU et GRAND et Mmes LAMURE, DURANTON et BILLON

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le VII de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque, dans le cadre d'une location ou d'un prêt de courte durée, le professionnel de l'automobile titulaire du certificat d'immatriculation est en mesure de fournir des éléments permettant l'identification du client, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues aux II et IV du présent article.

« Le professionnel de l'automobile mentionné à l'alinéa précédent se définit comme tout professionnel dont l'activité est de proposer des véhicules à la location de courte durée, à titre onéreux et dans le cadre d'un contrat ou encore, tout professionnel qui prête à titre gracieux ou onéreux des véhicules à ses clients durant le temps des réparations ou du contrôle de leur véhicule. »

**OBJET**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le stationnement payant est dépenalisé et décentralisé. Le défaut de paiement du stationnement n'est plus sanctionné par une amende pénale, mais par l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public. En l'absence de paiement ou en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit s'acquitter d'un forfait post-stationnement.

Cette réforme pénalise actuellement les acteurs de la mobilité partagée, notamment les entreprises de location de véhicules. Elle ne permet pas à ces opérateurs de désigner leurs



clients, seuls conducteurs responsables du non-paiement du stationnement, alors que c'était le cas auparavant.

Le présent amendement permet donc de rétablir une égalité de traitement vis-à-vis des loueurs longue durée mais également de mettre fin au sentiment d'impunité des clients ne payant pas volontairement leur forfait de stationnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1012 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD et ASSOULINE, Mme de la GONTRIE, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et DEVINAZ, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 16

I. – Alinéa 2

1<sup>o</sup> Remplacer les mots :

ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code

par les mots :

aux cycles ou aux véhicules en fonction de leur niveau d'émission de pollution atmosphérique, ou lorsqu'une aire piétonne ou une zone à trafic limité ont été créées

2<sup>o</sup> Supprimer les mots :

de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie

II. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

dans les conditions prévues par

par les mots :

, qui sont soumis aux dispositions de

III. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Première phrase

Remplacer les mots :

et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent

par les mots :

les services de police et de gendarmerie nationales, les services de police municipale ou, à Paris, le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris peuvent également

2° Deuxième phrase, au début

insérer les mots :

Dans le cadre,

et après le mot :

peuvent

insérer le mot :

également

### **OBJET**

L'article 16 de la LOM prévoit un dispositif fixe ou mobile de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules circulant dans les voies réservées à la circulation de certains d'entre eux qui est similaire à celui mis en place par l'article 28 du projet de loi pour les « zones à faibles émissions ». Toutefois, la rédaction de l'article 16 du projet de loi réserve la mise en œuvre et l'usage de tels dispositifs aux seuls services de police et de gendarmerie nationales alors que l'article 28 de ce même projet de loi vise également 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 les services dont relèvent les agents de surveillance de Paris.

Il serait donc souhaitable de reprendre la même rédaction dans les deux articles en ouvrant aux agents de police municipale et aux agents de surveillance de Paris la possibilité de mettre en œuvre de tels dispositifs et d'accéder aux fichiers nécessaires au traitement des infractions constatées.

Par ailleurs, il est proposé d'étendre ce dispositif de contrôle automatisé aux aires piétonnes ainsi qu'aux voies cyclables et aux zones à trafic limité afin d'en contrôler efficacement l'usage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1024
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 16

Alinéa 2

Remplacer les mots :

aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code

par les mots :

à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

**OBJET**

En commission, l'article 15 a été modifié pour permettre aux maires de créer des voies réservées non pas seulement au profit des véhicules à très faibles émissions, qui ne concernent aujourd'hui que très peu de véhicules, mais plus largement au profit de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Par cohérence, cet amendement modifie l'article 16 relatif à la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées, pour étendre ce contrôle aux véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	158 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mmes ASSASSI, APOURCEAU-POLY et BENBASSA, M. BOCQUET, Mmes BRULIN et COHEN,  
M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME, M. Pierre LAURENT,  
Mme LIENEMANN, M. OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

ARTICLE 16

Alinéas 5 à 10

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent à la constitution de nouveaux fichiers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	931
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 16

Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être, après un traitement des images empêchant l'identification des occupants du véhicule, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

OBJET

Les conditions dans lesquelles les données permettant l'identification du conducteur du véhicule sont communiquées sont strictement encadrées par l'alinéa 8 de cet article 16. Il n'est en effet possible de communiquer ces données qu'à la demande du titulaire du certificat d'immatriculation, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule, du destinataire de l'avis d'amende forfaitaire ou de l'officier du ministère public. Une condition supplémentaire encadre cette communication : celle-ci ne peut intervenir qu'en cas de réclamation ou de requête. Cette communication est d'ailleurs indispensable pour garantir le droit des administrés d'exercer une réclamation ou un recours en cas de contestation de l'avis d'amende forfaitaire. Le conducteur doit rester identifiable dans le cadre de la procédure de contestation d'une contravention, selon les articles L. 121-2 et L.121-3 du code de la route.

De plus, il convient de rappeler que la jurisprudence constitutionnelle et européenne ne permet pas le masquage irréversible des occupants du véhicule.

Un tel masquage irréversible n'existe d'ailleurs pas dans le cas des radars automatiques existants à ce jour.

Or, s'il peut être préférable de ne pouvoir accéder qu'à l'image du conducteur, les technologies actuelles ne permettent pas encore de manière fiable de procéder à la distinction entre le conducteur et les autres occupants du véhicule. En tout état de cause, les dispositifs qui seront mis en place devront tenir compte du principe de minimisation

des données qui s'applique, nonobstant les dispositifs prévus dans le projet de la loi d'orientation des mobilités, du fait du règlement général sur la politique des données et de la directive du 27 avril 2016. Ce principe imposera de recourir à la technologie la plus performante en termes de recueil des données pertinentes tout en palliant les lacunes existantes en matière de masquage automatisé des visages.

Enfin, de manière à assurer un traitement équitable des potentiels mis en cause dans le cadre de procédures pénales, il convient d'indiquer que les données relevées par les appareils de contrôle automatisé ne peuvent être stockées que pour une durée de huit jours ouvrés maximum à compter de leur collecte. Ce délai permet de prendre en compte les différentes étapes de traitement précédant la constatation de l'infraction (cryptage, vidéocodage et préparation du message d'infraction avant présentation devant un agent dûment habilité) et ce, indépendamment de la date de collecte des données signalétiques. Les éventuels effets calendaires empêchant la constatation sont ainsi neutralisés (jours fériés, week-end).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	242 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. CHASSEING et LAFON, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN,  
MM. DÉTRAIGNE, Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain MARC, Mmes BILLON et  
Catherine FOURNIER, M. DELCROS et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 16

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Le premier alinéa de l'article L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , soit la qualité de l'air, soit les nécessités de la circulation ».

OBJET

Les motifs pour lesquels le préfet ou le maire peuvent instituer une interdiction de circulation, respectivement prévus aux articles L. 2215-3 et L. 2212-2 et L. 2212-4 du code général des collectivités territoriales, ne sont aujourd'hui pas identiques. Ainsi, le préfet ne peut en l'état du droit actuel instituer une telle interdiction pour des motifs liés à la qualité de l'air ou aux nécessités de la circulation.

Cette situation peut poser des difficultés dans les grandes agglomérations où l'institution d'une interdiction de circulation à l'échelle de l'agglomération sur des axes qui relèvent pour certains du pouvoir de police du préfet et pour d'autres du pouvoir de police du maire est rendue plus complexe.

Cet amendement propose donc de mettre en cohérence ces motifs.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	159
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 17

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

Les auteurs de ces amendements ne souhaitent pas le recours systématique aux ordonnances, en l'occurrence pour réguler les plateformes d'intermédiation numériques pour le fret routier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	661 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 17

Alinéas 12 et 13

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – L'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises entre dans le champ de la profession de commissionnaire de transport définie au 1<sup>o</sup> du I de l'article L. 1411-1 du code des transports.

**OBJET**

Le but du présent amendement est d'établir une égalité de traitement entre les actuels commissionnaires de transports et les plateformes numériques qui agissent dans le même champ mais ne sont pas soumises à la même réglementation. C'est pourquoi il est proposé de considérer les plateformes numériques, officiant en tant qu'opérateur de transport de marchandises, d'être reconnues comme commissionnaires de transport.

Autrement dit, puisque les activités exercées par plateformes numériques de fret sont en tout point similaires à celles des commissionnaires de transports, cet amendement propose de leur appliquer ce statut. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités au travers d'un dispositif existant et déjà opérant auquel se soumettent l'ensemble des professionnels du secteur de la livraison.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	792
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 17

Alinéa 12

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

ou des livreurs professionnels à vélo ou à pied

**OBJET**

Le présent amendement vise à préciser le champ de l'ordonnance et à inclure les livreurs professionnels effectuant le déplacement de marchandises à vélo ou à pied dans le champ du présent article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	793
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 17

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Pour l'ordonnance mentionnée au présent II, sont considérées comme entreprises de transport public routier de marchandises, les transporteurs publics routiers de personnes exécutant des transports de marchandises, de manière accessoire, au moyen de véhicules destinés au transport de personnes, à l'occasion de services réguliers ou à la demande.

**OBJET**

Le présent amendement vise à inclure les transporteurs publics routiers de personnes dans le champ de l'ordonnance visée à cet article lorsqu'ils exécutent du transport de marchandises de manière accessoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	676 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 17

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Dans les douze mois suivant la promulgation de la présente loi, un accord de branche étendu, après négociation collective dans le secteur routier, organise une régulation des plateformes d'intermédiation tant sur les formes d'échanges et mises en relations que sur les conditions tarifaires des différentes prestations faisant l'objet de l'intermédiation. À défaut d'accord, cette régulation est fixée par décret en Conseil d'État dans un délai de quinze mois à compter de la promulgation de la présente loi.

OBJET

L'objectif de cet amendement est de mettre en place une régulation généralisée des plateformes d'intermédiation pour le transport de marchandises. Il vise ainsi à prévenir la baisse de rentabilité des transporteurs et la hausse de leurs coûts de transports induits par les commissions prélevées par les plateformes. Face au risque de concentration monopolistique des plateformes, cette régulation sur les modalités d'échanges et les tarifs des prestations se doit d'être négociée dans le cadre d'une convention collective de branche. À défaut d'accord, il est prévu que ces dispositions soient prises par voie réglementaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	794 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Rejeté	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 17

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3211-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent chapitre n'est pas applicable aux entreprises utilisant cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté. »

**OBJET**

Cet amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté.

Le développement des deux-roues et des vélos cargo à assistance électrique constitue une opportunité à saisir pour relever le défi de cette nouvelle mobilité, dans le respect des exigences environnementales, urbaines (faible encombrement), économiques (investissements limités) et des nouveaux usages (circuits de distribution plus courts et plus rapides).

Or le système actuel bloque l'entrée sur le marché du travail des indépendants motorisés. Une loi de 2005, fruit d'une autre époque où l'enjeu était de professionnaliser le secteur de la course et de créer des barrières à l'entrée, les deux-roues motorisés sont soumis aux mêmes exigences de capacité professionnelle et financière qu'un conducteur de véhicule utilitaire pouvant peser jusqu'à 3,5 tonnes.

Cette réglementation semble aujourd'hui excessive et non justifiée dans le cas des indépendants des plateformes :

- elle crée une distinction entre livreurs en propre des commerces (sans capacité) et livreurs des plateformes ;

- elle soumet ces derniers à la double commission des plateformes et du capacitaire et renchérit inutilement le coût des livraisons ; elle est en outre contraire à l'esprit de la loi Grandguillaume, qui, dans le transport de personnes, est venue encadrer l'utilisation du statut de capacitaire ;

- quant aux plateformes, elles fournissent les informations nécessaires aux livreurs grâce à leur technologie (lieu précis de prise de marchandise et de dépôt, mise en contact facilitée avec le donneur d'ordre et le client) et jouent également un rôle de tiers de confiance sur le plan financier (facture émise immédiatement et sécurisée). Ces caractéristiques rendent beaucoup moins nécessaire l'existence d'un échelon d'intermédiation aussi réglementé que le capacitaire de transport léger.

Par ailleurs, l'objectif serait également de mettre fin à une situation de fait dangereuse et contreproductive car de nombreuses personnes utilisant des véhicules légers contournent aujourd'hui cette réglementation très contraignante. Ils se mettent ainsi en danger ainsi que les autres usagers et créent possiblement des situations de concurrence déloyale. Une adaptation des conditions d'accès doit permettre d'ouvrir plus largement la profession.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	892 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, M. GOLD, Mme GUILLOTIN et  
MM. COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, DANTEC, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 17

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3211-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent chapitre n'est pas applicable aux entreprises utilisant cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté. »

**OBJET**

Cet amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté.

Le développement des deux-roues et des vélos cargo à assistance électrique constitue une opportunité à saisir pour relever le défi de cette nouvelle mobilité, dans le respect des exigences environnementales, urbaines (faible encombrement), économiques (investissements limités) et des nouveaux usages (circuits de distribution plus courts et plus rapides).

Or le système actuel bloque l'entrée sur le marché du travail des indépendants motorisés. Une loi de 2005, fruit d'une autre époque où l'enjeu était de professionnaliser le secteur de la course et de créer des barrières à l'entrée, les deux-roues motorisés sont soumis aux mêmes exigences de capacité professionnelle et financière qu'un conducteur de véhicule utilitaire pouvant peser jusqu'à 3,5 tonnes.

Cette réglementation semble aujourd'hui excessive et non justifiée dans le cas des indépendants des plateformes :

- elle crée une distinction entre livreurs en propre des commerces (sans capacité) et livreurs des plateformes ;



- elle soumet ces derniers à la double commission des plateformes et du capacitaire et renchérit inutilement le coût des livraisons ; elle est en outre contraire à l'esprit de la loi Grandguillaume, qui, dans le transport de personnes, est venue encadrer l'utilisation du statut de capacitaire ;

- quant aux plateformes, elles fournissent les informations nécessaires aux livreurs grâce à leur technologie (lieu précis de prise de marchandise et de dépôt, mise en contact facilitée avec le donneur d'ordre et le client) et jouent également un rôle de tiers de confiance sur le plan financier (facture émise immédiatement et sécurisée). Ces caractéristiques rendent beaucoup moins nécessaire l'existence d'un échelon d'intermédiation aussi réglementé que le capacitaire de transport léger.

Par ailleurs, l'objectif serait également de mettre fin à une situation de fait dangereuse et contreproductive car de nombreuses personnes utilisant des véhicules légers contournent aujourd'hui cette réglementation très contraignante. Ils se mettent ainsi en danger ainsi que les autres usagers et créent possiblement des situations de concurrence déloyale. Une adaptation des conditions d'accès doit permettre d'ouvrir plus largement la profession.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	932
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 18

I.- Alinéas 2 à 10

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1231-17. – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-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 territorial.

« II. – Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I du présent article peuvent exclusivement porter sur :

« 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

II. - Alinéa 11

Supprimer les mots :

dans l'autorisation d'exploiter

### **OBJET**

L'amendement adopté par la commission introduit un régime d'autorisation préalable pour les opérateurs « free floating » avec la mise en place d'une redevance d'occupation du domaine public par véhicule. Le texte prévoit que les communes au titre de leur compétence sur la voirie qui mettent en place des régimes d'autorisation préalable en consultant les autorités organisatrices de la mobilité. Cela a pour effet de limiter la capacité des autorités organisatrices de la mobilité à structurer le secteur.

L'objectif du gouvernement est de parvenir à un équilibre qui permette aux autorités organisatrices de la mobilité de mettre en place et de réguler ces services tout en respectant les prérogatives des collectivités compétentes sur la voirie.

Le gouvernement travaille avec l'ensemble des acteurs concernés à l'élaboration d'un texte équilibré qui permette le développement du secteur avec les problématiques de sécurité, de stationnement et d'aménagement urbain.

Il est donc proposé par le gouvernement de revenir à la version initiale du texte et de poursuivre le travail avec les acteurs (collectivités et opérateurs de services de mobilité).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	888 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO et ROUX, Mme LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE et MM. COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et  
VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 18

I. – Alinéas 2 à 4

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1231-.... – I. – La commune ou, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de police de circulation et de stationnement, peut délibérer pour prévoir de conditionner la création de 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 la délivrance d'une licence d'exploitation annuelle, sur tout ou partie de son ressort territorial.

« Lorsque la commune ou, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de police de circulation et de stationnement, a délibéré en ce sens, l'opérateur souhaitant développer un service mentionné au premier alinéa doit effectuer annuellement sa demande auprès de l'autorité compétente.

« La mise en place d'une procédure de délivrance de licences d'exploitation a lieu dans le respect des règles prévues par les articles L. 2122-1 et L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

« II. – La licence d'exploitation applicable à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peut prévoir :

« 1<sup>o</sup> Le nombre et les caractéristiques des engins ou véhicules et les conditions de déploiement de cette flotte ;

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

« ...° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

III. – Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

« ...° Le cas échéant, la participation de l'opérateur à la construction de places de stationnement qui lui seront réservées.

V. – Alinéa 11

Remplacer les mots :

prescriptions définies dans l'autorisation d'exploitation, l'autorité organisatrice

par les mots :

conditions de délivrance de la licence d'exploitation, l'autorité compétente

### **OBJET**

Cet amendement a pour objet de mieux encadrer la circulation des nouveaux modes de déplacement en « partage » en donnant aux collectivités des prérogatives pour octroyer des licences aux exploitants et non leur imposer de simples prescriptions, de ne pas octroyer ces mêmes prérogatives aux autorités organisatrices de mobilités mais aux seules collectivités, et d'instaurer une redevance pour occupation du domaine public pour les exploitants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	816
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 18

I. – Alinéas 2 à 4

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Art. L. 1231-.... – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-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 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<sup>o</sup> 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 ;

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 3<sup>o</sup> Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

III. – Alinéas 9 et 10

Supprimer ces alinéas.

## IV. – Alinéa 11

Supprimer les mots :

définies dans l'autorisation d'exploiter

**OBJET**

L'article 18 vise à réguler les nouveaux services de mobilité. En effet, conçu comme une boîte à outil au service des territoires et des usagers, le projet de loi vise à accompagner le développement de nouveaux services (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service par exemple) et de nouveaux modèles économiques tout en anticipant les impacts sur les autres modes de transport, la fluidité des déplacements et la gestion des espaces publics.

Si est un encadrement efficace de ces nouvelles offres de transport non-définies actuellement dans le code de la route ou des transports est nécessaire, il ne s'agit pas de brider cette innovation mais bien de l'accompagner.

C'est pourquoi les AOM pourront établir des prescriptions minimales, au travers d'une charte notamment, que les opérateurs des nouveaux services de mobilité devront respecter sous peine de sanction. Elles pourront s'emparer du sujet si elles le souhaitent sans freiner le développement des opérateurs et des nouveaux services de mobilité. C'est le sens de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	317 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. KAROUTCHI, BASCHER, BONHOMME, BONNE, BUFFET, CALVET et CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI SASSONE, MM. GINESTA et HUSSON, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MILON, PANUNZI, PIEDNOIR et POINTEREAU, Mme RAIMOND-PAVERO et MM. SIDO, VIAL et VOGEL

ARTICLE 18

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

et n'étant pas immatriculés

OBJET

L'article 18 donne aux collectivités des outils permettant d'encadrer le développement du free-floating afin de répondre à l'expansion parfois incontrôlée de ces offres.

Il convient cependant de veiller à ce que ce nouvel encadrement ne soumette pas à une double-réglementation les deux-roues motorisées électriques qui, en tant que véhicules immatriculés, sont déjà soumis aux dispositions du Code de la route et aux règles de stationnement édictées par les autorités locales. Ainsi, les autorités locales disposent déjà des moyens de sanctionner ces véhicules en cas de stationnement abusif ou d'infraction (verbalisation, fourrières...) en application du code de la route.

Il serait en outre dommage d'empêcher le développement des deux-roues électriques, permettant de réduire le bruit en ville et de participer au développement durable (véhicule partagé, substitution au thermique...).

Le présent amendement propose donc d'éviter cette double-réglementation pour le cas particulier des véhicules déjà immatriculés.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	714
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PELLELAT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 18

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

et n'étant pas immatriculés au sens du code de la route

OBJET

L'article 18 donne aux collectivités des outils permettant d'encadrer le développement du free-floating afin de répondre à l'expansion parfois incontrôlée de ces offres.

Il convient cependant de veiller à ce que ce nouvel encadrement ne soumette pas à une double-réglementation les deux-roues motorisées électriques qui, en tant que véhicules immatriculés, sont déjà soumis aux dispositions du Code de la route et aux règles de stationnement édictées par les autorités locales. Ainsi, les autorités locales disposent déjà des moyens de sanctionner ces véhicules en cas de stationnement abusif ou d'infraction (verbalisation, fourrières...).

Il serait en outre dommage d'empêcher le développement des deux-roues électriques, permettant de réduire le bruit en ville et de participer au développement durable (véhicule partagé, substitution au thermique...).

Le présent amendement propose donc d'éviter cette double-réglementation pour le cas particulier des véhicules déjà immatriculés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	397 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. CAPO-CANELLAS et DÉTRAIGNE, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC, Mmes BILLON et Catherine FOURNIER et MM. DELCROS et FOUCHÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 18

Alinéa 3

Remplacer les mots :

portant exclusivement

par les mots :

pouvant notamment porter

OBJET

L'article 18 offre la possibilité aux communes et aux EPCI de soumettre les services de partage de véhicules en libre-service et sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.

Il liste pour ce faire une série de prescriptions exclusives dont ne peuvent se départir les autorités compétentes, alors même que cette liste pourrait se révéler inadaptée sur certains territoires, en raison de spécificités locales.

Le présent amendement propose donc de laisser le soin aux collectivités de définir quelles prescriptions elles souhaitent édicter, afin d'adapter au mieux l'offre proposée aux besoins en mobilité de la population.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	563 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MENONVILLE et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI, Mme Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 18

Alinéa 3

Remplacer les mots :

portant exclusivement

par les mots :

pouvant notamment porter

**OBJET**

L'article 18 offre la possibilité aux communes et aux EPCI de soumettre les services de partage de véhicules en libre-service et sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable. Il liste pour ce faire une série de prescriptions exclusives dont ne peuvent se départir les autorités compétentes, alors même que cette liste pourrait se révéler inadaptée sur certains territoires, en raison de spécificités locales.

Le présent amendement propose donc de laisser le soin aux collectivités de définir quelles prescriptions elles souhaitent édicter, afin d'adapter au mieux l'offre proposée aux besoins en mobilité de la population.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1007 rect.
----------------	---------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, M. MAYET, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. BRISSON, Mme DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, POINTEREAU, PONIATOWSKI, GREMILLET et RAPIN et Mme CHAUVIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 18

Alinéa 3

Remplacer les mots :

portant exclusivement

par les mots :

pouvant notamment porter

OBJET

L'article 18 offre la possibilité aux communes et aux EPCI de soumettre les services de partage de véhicules en libre-service et sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.

Il liste pour ce faire une série de prescriptions exclusives dont ne peuvent se départir les autorités compétentes, alors même que cette liste pourrait se révéler inadaptée sur certains territoires, en raison de spécificités locales.

Le présent amendement propose donc de laisser le soin aux collectivités de définir quelles prescriptions elles souhaitent édicter, afin d'adapter au mieux l'offre proposée aux besoins en mobilité de la population.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	971 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, LAVARDE, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS, de CIDRAC et DURANTON, M. DAUBRESSE, Mme DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉНИЕ et de NICOLAY et Mmes RENAUD-GARABEDIAN et GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 18

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

exclusivement

par le mot :

notamment

II. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Après le mot :

déploiement

insérer les mots :

et à la disponibilité en temps réel

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

L'autorité organisatrice doit transmettre aux autorités publiques gestionnaires de voirie ces informations lorsqu'elles ces autorités les demandent.

OBJET

Les données issues des opérateurs des engins utilisés en libre-service (free-floating) doivent être complétées par des données en temps réel pour permettre l'analyse fine des pratiques afin d'adapter rapidement et efficacement les politiques publiques et la gestion de la voirie.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	207 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

M. MOUILLER, Mmes PUISSAT, DEROMEDI et THOMAS, M. SOL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. SAVARY et LE NAY, Mmes VULLIEN, MORHET-RICHAUD, LASSARADE et Laure DARCOS, MM. Alain MARC et Bernard FOURNIER, Mmes DI FOLCO, BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. Daniel LAURENT, BOULOUX, SCHMITZ, CUYPERS et VASPART, Mme CANAYER, MM. de LEGGE et HUGONET, Mmes DUMAS et MICOULEAU, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, M. LONGEOT, Mme GUIDEZ, MM. DAUBRESSE et CHARON, Mme BILLON, MM. DARNAUD et DUFAUT, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. DECOOL et MORISSET, Mme MALET, M. LE GLEUT, Mmes LAVARDE et DESEYNE, MM. BONNECARRÈRE et DÉTRAIGNE, Mme DOINEAU, MM. RAISON, PERRIN et Loïc HERVÉ, Mme RAIMOND-PAVERO, MM. NOUGEIN, BONNE, SEGOUIN, LAMÉNIE, SIDO, POINTEREAU et PONIATOWSKI, Mmes NOËL, IMBERT, LAMURE et KELLER et MM. MALHURET et GREMILLET

ARTICLE 18

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie

OBJET

Cet amendement a pour objet de réaffirmer l'impératif d'accessibilité de la voie publique pour les personnes à mobilité réduite, dont la mobilité est souvent entravée par le stationnement sauvage de divers véhicules. Il paraît indispensable de les mentionner explicitement dans les autorisations préalables qui seront notifiées aux sociétés d'exploitation de ces véhicules.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	236 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

## A M E N D E M E N T

présenté par

MM. KAROUTCHI, BASCHER, BONHOMME, BONNE, BUFFET, CALVET et CAMBON,  
Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI  
SASSONE, MM. GINESTA et HUSSON, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE, Mme LASSARADE,  
MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU et MM. MILON,  
PANUNZI, PIEDNOIR, SIDO, VIAL et VOGEL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

### ARTICLE 18

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

à l'exception de la publicité concernant le service lui-même

### OBJET

L'article 18 renforce la régulation des opérateurs mettant à disposition des utilisateurs des engins ou véhicules accessibles en libre-service et sans station d'attache (free-floating). Il donne aux collectivités le pouvoir de soumettre les opérateurs à un régime d'autorisation préalable et de fixer des prescriptions.

L'une d'elle porte sur « l'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité ». Cependant ces véhicules, par définition sans station d'attache, ont besoin d'être identifiés lorsqu'ils sont stationnés. Ils doivent donc être logotypés de manière à être vus aisément par les utilisateurs.

Il convient donc de préciser que l'interdiction de la publicité est possible, sauf la publicité concernant le service lui-même. Cet amendement respecte la volonté que les véhicules ne deviennent pas des supports de publicité, tout en permettant aux usagers d'identifier facilement le service de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	662 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 18

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 7° Le périmètre d'exploitation, défini en amont par l'autorité organisatrice de mobilité.

« Le montant de la redevance mentionné au 6° est modulable par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale délivrant l'autorisation d'exploiter de mobilité selon la couverture effective par l'opérateur du périmètre défini au 7°.

**OBJET**

Les nouveaux opérateurs de transport de voyageurs déploient leurs services là où la demande est la plus forte et les intéresse. Cependant ils peuvent négliger certains secteurs de l'AOM. L'auteur de l'amendement propose donc qu'un dialogue s'établisse entre l'AOM et l'opérateur quant au périmètre de déploiement du service.

La redevance d'exploitation pourra ainsi être modulée en fonction de la couverture de la zone que l'opérateur couvrira effectivement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1025
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 18

Alinéa 11

Remplacer les mots :

l'autorité organisatrice peut

par les mots :

la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut

**OBJET**

En commission, l'article 18 a été modifié afin de permettre aux communes et aux EPCI compétents en matière de police de la circulation et du stationnement de réguler les opérateurs de *free-floating*.

Par cohérence, cet amendement confie aux communes et aux EPCI la possibilité de sanctionner les opérateurs en cas de non-respect des prescriptions fixées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	160 rect. bis
----------------	---------------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes ASSASSI et APOURCEAU-POLY, M. BOCQUET, Mmes BRULIN et COHEN,  
M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME, M. Pierre LAURENT,  
Mme LIENEMANN, M. OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 19

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas encourager le développement des cyclos moteurs qui ne présentent pas de garanties de sécurité suffisante ni pour les salariés ni pour les usagers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1013 rect. bis
----------------	----------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD, ASSOULINE et JOMIER, Mme de la GONTRIE, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et DEVINAZ, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 19

I. – Alinéas 1 et 2

Après le mot :

conducteurs

insérer les mots :

de cyclomoteurs et

II. – Alinéa 8

Après le mot :

Les

insérer les mots :

cyclomoteurs et

III. – Alinéa 9

Après les mots :

bagages, des

insérer les mots :

cyclomoteurs ou

**OBJET**

L'article 19 de la LOM vise à assurer une régulation des entreprises qui mettent à disposition de leur clientèle des cycles à pédalage assisté.

Dans sa rédaction actuelle, la LOM ne concerne que les cycles à pédalage assisté. Elle ne vise pas les catégories L1e et L2e du code de la route (cyclomoteurs à deux et trois roues).

Actuellement, la réglementation des moto-taxis n'est applicable qu'aux véhicules de catégorie L3e, L4e et L5e mais ignore les catégories L1e et L2e (cyclomoteurs).

L'ajout des cyclomoteurs aux côtés des cycles à pédalage assisté permettrait ainsi de réguler les transports effectués avec des véhicules de ces catégories.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	161
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 20

Supprimer cet article.

OBJET

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que soit contournée la jurisprudence relative aux livreurs à vélo par une modification de la loi. Ainsi, en novembre 2018, la Cour de cassation a estimé que les livreurs à vélo de Take Eat Easy devaient être salariés car ils sont subordonnés.

Aujourd'hui, cet article reprenant une disposition identique de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel prévoit que 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 ».

Les auteurs de cet amendement considèrent qu'une telle charte n'est pas suffisante et qu'il convient de reconnaître le salariat de ces livreurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	232 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme de CIDRAC, MM. RETAILLEAU et FORISSIER, Mmes DEROMEDI et PUISSAT, MM. BAZIN, SCHMITZ, PANUNZI, CHARON, SIDO et MAGRAS, Mmes DURANTON et LASSARADE, MM. LAMÉNIE, REGNARD, DANESI et BABARY et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 20

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article 20 permet l'établissement à titre facultatif d'une Charte précisant les contours de leur responsabilité sociale.

Il ne semble pas opportun de légiférer sur un dispositif facultatif qui en l'état, semble avant tout sécuriser les plateformes. De surcroît, le contenu de Chartes sera rédigé par ces dernières qui sauront utiliser, le cas échéant, les subtilités rédactionnelles au détriment des chauffeurs.

Au surplus, les plateformes s'appuient déjà sur un règlement intérieur que les chauffeurs doivent accepter et respecter.

Dès lors, il semble préférable de ne pas alourdir inutilement le texte.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	574 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. JACQUIN, Mmes LUBIN et GRELET-CERTENAIS, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE, TAILLÉ-POLIAN et HARRIBEY, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT et JASMIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 20

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article 20 reprend le principe d'une charte facultative pour les plateformes de mise en relation par voie électronique devant fixer les « contours de leur responsabilité sociale », déjà introduit à l'initiative de l'Assemblée nationale dans le projet de loi avenir professionnel. Cet article avait été censuré par le Conseil constitutionnel en tant que cavalier.

Face au risque avéré de requalification des prestations des travailleurs indépendants de ces plateformes en salariat – comme c'est le cas actuellement par divers tribunaux en France et à l'étranger, du fait du lien de subordination qui lie les livreurs ou les VTC à ces plateformes numériques de mise en relation avec leurs clients (uber, deliveroo...) – cette mesure non contraignante de « sécurisation » est toute relative juridiquement, puisqu'un « travailleur indépendant » peut toujours tenter une action individuelle devant les prud'hommes.

Surtout, elle aboutit au dévoiement du code du travail par l'instauration d'un dispositif ad hoc pour les plateformes, facultatif, low cost, à leur entier bénéfice, sans même de garantie de salaire minimal mais permettant juste aux travailleurs « d'obtenir un prix décent pour leur prestation de service », sans durée maximale de travail (d'où notamment le risque accru d'accidents de la circulation pour les VTC par rapport aux taxis), sans congés payés, sans congé maternité...

C'est pourquoi il convient, une nouvelle fois, de supprimer cet article, comme les sénateurs du groupe socialiste et républicain l'avait fait sur le projet de loi avenir professionnel, en commun accord avec la commission des affaires sociales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	619 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Tombé</b>	

M. JACQUIN, Mmes LUBIN et GRELET-CERTENAIS, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE, TAILLÉ-POLIAN et HARRIBEY, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT et JASMIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 20

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 7342-1 du code du travail est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Une négociation collective s'engage, au plus tard six mois après la publication de la loi n<sup>o</sup> du d'orientations des mobilités, visant à la création, dans un délai de dix-huit mois, d'une branche spécifique ou d'un dispositif de contractualisation collective de portée équivalente portant sur un socle de règles communes pour l'organisation du travail, la tarification, la régulation, la protection sociale des travailleurs.

« En l'absence d'accord, le gouvernement mènera lui-même la concertation en vue de la régulation du secteur privilégiant une organisation des travailleurs concernés en coopératives d'activités et d'emplois. »

OBJET

Nous assistons au retour du tâcheronnage à l'ère numérique.

La puissance publique ne peut laisser se développer du travail sans droits et hors du droit.

Il lui convient donc de réguler le secteur des plateformes numériques et de protéger ses travailleurs.

C'est pourquoi il convient d'obliger les acteurs à entrer dans la négociation collective pour développer une branche professionnelle organisée et protectrice des droits des travailleurs.



A défaut le gouvernement prendra ses responsabilités dans l'objectif d'organiser ce secteur professionnel en créant les conditions favorables pour une organisation des travailleurs concernés en coopératives d'activités et d'emplois.

Ce regroupement économique solidaire des travailleurs de plateforme en entrepreneuriat collectif leur permettra d'inscrire leur activité dans un cadre juridique existant, dans le statut d'entrepreneur salarié en CDI et de bénéficier d'une vraie protection sociale.

Cette organisation collective leur permettra en outre de peser dans les négociations et la contractualisation avec les plateformes numériques et ainsi de mieux faire valoir leurs droits.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	622 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Tombé</b>	

M. JACQUIN, Mmes LUBIN et GRELET-CERTENAIS, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE, TAILLÉ-POLIAN et HARRIBEY, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT et JASMIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 20

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 7342-1 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Une négociation collective s'engage, au plus tard six mois après la publication de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités, visant à la création, dans un délai de dix-huit mois, d'une branche spécifique ou d'un dispositif de contractualisation collective de portée équivalente portant sur un socle de règles communes pour l'organisation du travail, la tarification, la régulation, la protection sociale des travailleurs. »

OBJET

Plutôt qu'une charte facultative en rien protectrice, il convient d'inciter le secteur professionnel des plateformes numériques à la négociation collective pour aboutir à un socle de droits protecteurs des travailleurs concernés.

N.B. : il s'agit d'un amendement de repli par rapport au soc 47 qui porte à la fois sur la négociation collective et l'incitation à l'organisation en coopératives d'activité et d'emploi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	621 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN, Mmes LUBIN et GRELET-CERTENAIS, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE, TAILLÉ-POLIAN et HARRIBEY, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT et JASMIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 20

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 7342-1 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la prestation de service fournie inclut une course ou une livraison, le ministre chargé de l'économie arrête le tarif minimum, majorations et suppléments inclus, susceptible d'être perçu pour cette course ou cette livraison, par décret après concertation entre les acteurs concernés. »

OBJET

Cet amendement vise à assurer un salaire minimum aux travailleurs des plateformes numériques effectuant une prestation de service incluant du transport : VTC, livreurs à vélo, « juicers » (chargeurs de trottinette électrique)... et arrêter ainsi leur exploitation par les plateformes numériques.

Un salaire minimal garanti constitue un droit minimal que la puissance publique doit assurer à tous.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	800 rect.
----------------	--------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. – L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

IV. – La France poursuit l'objectif d'inscrire le transport fluvial dans une perspective de neutralité carbone à l'horizon 2050.

V. - L'État poursuit l'objectif d'inscrire le transport aérien dans une perspective de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 50% à horizon 2050 porté par les acteurs du transport aérien, au moyen, notamment, de l'incorporation de biocarburants aéronautiques avancés ou issus de l'économie circulaire avec un objectif de développement de 5 % en 2030 et de 50 % en 2050.

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire dans le projet loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, telle que fixé par le Plan Climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

L'objectif de cette mesure est de favoriser le remplacement progressif de la flotte de véhicules diesel et essence par des véhicules à faible émission.

Pour donner toute sa force à cet engagement et le traduire par une action résolue en faveur du respect des objectifs climat de la France, il convient de l'inscrire dans le corps de la loi, comme le suggère l'avis du Conseil national de la transition écologique, émis le 13 novembre 2018. De nombreux pays s'engagent eux aussi à mettre fin à la commercialisation des véhicules qui roulent à l'essence et au diesel : le Danemark, les Pays-Bas, la Suède, l'Irlande et l'Inde en 2030, le Royaume-Uni et l'Espagne en 2040. En les rejoignant, la France, 3<sup>e</sup> producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids sur le continent pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.

Ce signal fort permettra non seulement d'assurer sur le long terme une visibilité pour les acteurs de la filière, d'accompagner les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, mais également de répondre aux problématiques de pollution de l'air et leurs conséquences sanitaires très importantes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	162 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. – L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neufs vendus en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 23 %.

IV. – La France poursuit l'objectif d'inscrire le transport fluvial dans une perspective de neutralité carbone à l'horizon 2050.

**OBJET**

L'amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif de fin de vente des voitures diesel et essence en 2040. Cette mesure :

- répond au besoin de visibilité des acteurs de la filière dans un contexte d'incertitude ;
- anticipe les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, la transformation des métiers et la gestion des compétences ;

- soutient le déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène ;

- met en cohérence la politique française avec l'Accord de Paris sur le Climat (COP21) et le maintien du réchauffement climatique en deçà de 2°C. Le Conseil national de la transition écologique, dans son avis émis le 13 novembre 2018, « Souhaite que l'engagement sur la fin de vente des voitures thermiques conventionnelles soit inscrit dans la loi et assorti de mesures d'accompagnement pour l'ensemble des publics (particuliers et entreprises) et à un horizon compatible avec l'Accord de Paris » ;

- dote la loi d'orientation des mobilités d'une mesure phare pour lutter contre la pollution de l'air, qui est responsable de 48 000 morts par an en France (Santé Publique France, 2016). Les membres du CNTE rappellent « les conclusions du rapport du GIEC (...) (et), encouragent la France à poursuivre ses efforts de développement d'une mobilité propre et de sortie progressive des énergies fossiles, pour une amélioration à court terme de la qualité de l'air dans le cadre de la réglementation européenne ».

Cette mesure a vocation à positionner la France parmi les pays engagés en faveur du renouveau industriel de l'Europe et du respect de l'Accord de Paris.

Certains pays se sont déjà engagés, c'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays Bas ou de l'Irlande à horizon 2030.

En rejoignant le pays les plus engagés, la France, 3e producteurs automobiles en Europe, pèsera de tout son poids en Europe pour sortir des énergies fossiles, accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	663 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. – L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neufs vendus en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 23 %.

IV. – La France poursuit l'objectif d'inscrire le transport fluvial dans une perspective de neutralité carbone à l'horizon 2050.

**OBJET**

La France s'est fixée des objectifs ambitieux afin de réduire la place de la voiture thermique. Il convient maintenant de d'acter les prises de positions par des actes en fixant dans la loi une date ferme de fin des ventes de nouveaux véhicules thermiques.

Cette inscription apparaît comme l'un des moyens de pousser l'ensemble de la filière automobile à progresser encore plus rapidement dans la recherche de solutions



---

alternatives et laisse dans le même temps le temps aux citoyennes et aux citoyens de changer leurs véhicules



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	343 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mme BILLON et M. LABBÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. - L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. - L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

IV. - Les conditions d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'État dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi.

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire dans le projet loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, telle que fixé par le Plan Climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

L'objectif de cette mesure est de favoriser le remplacement progressif de la flotte de véhicules diesel et essence par des véhicules à faible émission.

Pour donner toute sa force à cet engagement et le traduire par une action résolue en faveur du respect des objectifs climat de la France, il convient de l'inscrire dans le corps de la loi, comme le suggère l'avis du Conseil national de la transition écologique, émis le 13 novembre 2018. De nombreux pays s'engagent eux aussi à mettre fin à la commercialisation des véhicules qui roulent à l'essence et au diesel : le Danemark, les

Pays-Bas, la Suède, l'Irlande et l'Inde en 2030, le Royaume-Uni et l'Espagne en 2040. En les rejoignant, la France, 3<sup>e</sup> producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids sur le continent pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.

Ce signal fort permettra non seulement d'assurer sur le long terme une visibilité pour les acteurs de la filière, d'accompagner les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, mais également de répondre aux problématiques de pollution de l'air et leurs conséquences sanitaires très importantes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	873 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. JOMIER, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JACQUIN, JEANSANNETAS,  
HOULLEGATTE, IACOVELLI, ANTISTE et DAUNIS, Mme BLONDIN, M. LUREL,  
Mme ESPAGNAC et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. - L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. - L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

IV. - Les conditions d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'État dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi.

**OBJET**

Cet amendement vise à inscrire dans le projet loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, telle que fixé par le Plan Climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

L'objectif de cette mesure est de favoriser le remplacement progressif de la flotte de véhicules diesel et essence par des véhicules à faible émission.

Pour donner toute sa force à cet engagement et le traduire par une action résolue en faveur du respect des objectifs climat de la France, il convient de l'inscrire dans le corps de la loi, comme le suggère l'avis du Conseil national de la transition écologique, émis le 13

novembre 2018. De nombreux pays s'engagent eux aussi à mettre fin à la commercialisation des véhicules qui roulent à l'essence et au diesel : le Danemark, les Pays-Bas, la Suède, l'Irlande et l'Inde en 2030, le Royaume-Uni et l'Espagne en 2040. En les rejoignant, la France, 3<sup>e</sup> producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids sur le continent pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.

Ce signal fort permettra non seulement d'assurer sur le long terme une visibilité pour les acteurs de la filière, d'accompagner les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, mais également de répondre aux problématiques de pollution de l'air et leurs conséquences sanitaires très importantes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	7 rect. ter
----------------	----------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PRIOU, BASCHER, Jean-Marc BOYER, CARDOUX, CHEVROLLIER et DUPLOMB,  
Mme RAMOND, M. CUYPERS, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. PONIATOWSKI, RAISON,  
RAPIN, REGNARD, SAVARY et VASPART, Mme Anne-Marie BERTRAND et M. GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au deuxième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, les mots : « des pêcheurs et des piétons » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « et des pêcheurs. L'usage est étendu aux piétons dans les sites non classés ou non-inscrits. »

**OBJET**

À l'origine, la servitude dite de marchepied le long des cours d'eau domaniaux avait pour unique objet d'offrir des accès occasionnels aux rives pour tout navigant se retrouvant en situation de détresse et pour le gestionnaire du Domaine Public Fluvial (DPF). Elle ne faisait donc l'objet d'aucun aménagement artificiel, ce qui est toujours le cas aujourd'hui. Cet accès occasionnel a été ouvert aux pêcheurs, détenteurs d'un droit de pêche sur le DPF, en 1963, ce qui n'a entraîné aucun conflit particulier et aucun impact compte tenu du caractère limité de la mesure.

Par une disposition complémentaire, la loi n<sup>o</sup> 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a étendu aux piétons le bénéfice de la dite servitude, modifiant ainsi sa vocation d'origine en prévoyant une possibilité d'accès aux berges des cours d'eau sans qu'aucune dérogation ni souplesse ne soit prévue, créant ainsi une difficulté à la fois pratique et juridique, puisque par ailleurs les berges ne sont pas aménagées en ce sens.

La loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 portant sur la transition énergétique et la croissance verte a introduit de nouvelles dispositions concernant la possibilité de modifier l'emprise de la servitude afin d'assurer le cheminement continu des piétons.

Dans les faits, cette loi peine à s'appliquer et présente des effets indésirables tant pour la sécurité des piétons (zones dangereuses pour les piétons, difficultés d'accès pour les services publics de secours, insécurité, ...), que pour la préservation des espaces naturels (biodiversité, intégrité du paysage et des sites, zones sensibles) ou encore pour le respect de la propriété privée (dérives d'usage, passage de VTT sur l'emprise, débordements au-delà des 3,25m, pique-niques et campings sauvages, ...). Les tentatives d'application de cette loi en l'état provoquent aujourd'hui de nombreux troubles à l'ordre public.

La création de tels cheminements, potentiellement soumis à une fréquentation massive, a des effets indésirables indéniables, notamment sur les sites classés ou inscrits. Ces espaces naturels ou formations naturelles remarquables dont le caractère historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état (entretien, restauration, mise en valeur...) ainsi que la préservation de toutes atteintes graves (destruction, altération, banalisation...) subissent des modifications d'états ou d'apparence liées à la création des cheminements.

Les zones humides, nombreuses en bordure des rivières et des plans d'eau, ne bénéficiant pas de protections particulières, sont directement impactées par l'ouverture de la servitude de marchepied.

L'accès au public par la création de ladite servitude sans la mise en place des dispositifs de protection notamment dans les sites classés et inscrits, met directement en danger :

-L'habitat des nombreuses espèces animales sédentaires et migratrices qui trouvent refuge sur les rives des rivières et des plans d'eau,-

- La biodiversité de la ripisylve par la destruction des berges restées à l'état naturel,

-L'intégrité du paysage,

-Les continuités écologiques correspondant à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales.

La servitude de marchepied, appliquée sans discernement, viendrait de ce fait, en pleine contradiction avec la loi de la biodiversité, dont la volonté est de favoriser les « Trames vertes et bleues » visant à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie.

Deux rapports du CGEDD, diligentés par le ministère du développement durable et des transports, l'un portant sur les bords de l'Erdre (Pays Nantais) n° 010676-01 de novembre 2016, le second rapport n° 010676-02 de mai 2017 étendant l'étude sur le plan national, ont mis en évidence les difficultés voir les impossibilités d'application de la loi.

Cet amendement en clarifiant la priorité dans la superposition des servitudes, propose une solution qui maintien l'extension faite aux piétons en 2006 tout en ménageant les zones classées et ou inscrites qui sont sensibles. Zones pour lesquelles l'autorité administrative compétente pourra favoriser le déploiement des « voies vertes » qui ont déjà été réalisées avec succès par de nombreuses collectivités en mettant en place des conventions de passage avec les propriétaires riverains à l'issue d'échanges concertés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	8 rect. ter
----------------	----------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PRIOU, DUPLOMB, BASCHER, Jean-Marc BOYER, CARDOUX et CHEVROLLIER,  
Mme RAMOND, M. CUYPERS, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. PONIATOWSKI, RAPIN,  
REGNARD, SAVARY et VASPART, Mme Anne-Marie BERTRAND et M. GREMILLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase du quatrième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « cas, », sont insérés les mots : « l'usage d'une voie alternative est privilégiée et à défaut, ».

**OBJET**

À l'origine, la servitude dite de marchepied le long des cours d'eau domaniaux avait pour unique objet d'offrir des accès occasionnels aux rives pour tout navigant se retrouvant en situation de détresse et pour le gestionnaire du Domaine Public Fluvial (DPF). Elle ne faisait donc l'objet d'aucun aménagement artificiel, ce qui est toujours le cas aujourd'hui. Cet accès occasionnel a été ouvert aux pêcheurs, détenteurs d'un droit de pêche sur le DPF, en 1963, ce qui n'a entraîné aucun conflit particulier et aucun impact compte tenu du caractère limité de la mesure.

Par une disposition complémentaire, la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a étendu aux piétons le bénéfice de la dite servitude, modifiant ainsi sa vocation d'origine en prévoyant une possibilité d'accès aux berges des cours d'eau sans qu'aucune dérogation ni souplesse ne soit prévue, créant ainsi une difficulté à la fois pratique et juridique, puisque par ailleurs les berges ne sont pas aménagées en ce sens.

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 portant sur la transition énergétique et la croissance verte a introduit de nouvelles dispositions concernant la possibilité de modifier l'emprise de la servitude afin d'assurer le cheminement continu des piétons.

Dans les faits, cette loi peine à s'appliquer et présente des effets indésirables tant pour la sécurité des piétons (zones dangereuses pour les piétons, difficultés d'accès pour les



services publics de secours, insécurité, ...), que pour la préservation des espaces naturels (biodiversité, intégrité du paysage et des sites, zones sensibles) ou encore pour le respect de la propriété privée (dérives d'usage, passage de VTT sur l'emprise, débordements au-delà des 3,25m, pique-niques et campings sauvages, ...). Les tentatives d'application de cette loi en l'état provoquent aujourd'hui de nombreux troubles à l'ordre public.

Deux rapports du CGEDD, diligentés par le ministère du développement durable et des transports, l'un portant sur les bords de l'Erdre (Pays Nantais) n° 010676-01 de novembre 2016, le second rapport n° 010676-02 de mai 2017 étendant l'étude sur le plan national, ont mis en évidence les difficultés voir les impossibilités d'application de la loi.

Cet amendement, en proposant une alternative pour assurer la continuité du cheminement, solutionne de nombreuses situations de blocage préalablement constatés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	10 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. PRIOU, DUPLOMB, BASCHER, Jean-Marc BOYER, CARDOUX et CHEVROLLIER,  
Mmes RAMOND et GARRIAUD-MAYLAM, MM. PONIATOWSKI, RAISON, RAPIN, REGNARD,  
SAVARY et VASPART, Mme Anne-Marie BERTRAND et M. GREMILLET

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le huitième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par les mots : « ou commerciaux ».

**OBJET**

La loi n<sup>o</sup>2015-992 du 17 août 2015 portant sur la transition énergétique et la croissance verte a introduit de nouvelles dispositions concernant la possibilité de modifier l'emprise de la servitude afin d'assurer le cheminement continu des piétons.

La création de tels cheminements, dans les propriétés privées abritant des activités industrielles ou commerciales pose des problèmes de sécurités insolubles. En effet, les piétons empruntant la servitude de marchepied sont amenés à pénétrer dans un environnement potentiellement dangereux pour eux même et tout en menaçant par leur présence la sureté des installations. En effet, puisqu'il est difficilement envisageable de contrôler les accès à la servitude, un piéton mal intentionné peut incidemment s'immiscer dans une activité commerciale et engendrer des désordres importants.

Dans les faits, cette disposition a déjà été appliquée, puisque l'arrêté du conseil départemental de Loire Atlantique N<sup>o</sup> 044-224400028-20160412-MARCHEPIED-AR du 12 avril 2016 planche N<sup>o</sup>1 prévoit le contournement d'un cheminement qui empreinte la servitude de marchepied d'une zone d'activité commerciale dédiée aux activités nautiques. Cet amendement a pour but de régulariser cette situation de fait et de la généraliser.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	9 rect. ter
----------------	----------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PRIOU, DUPLOMB, BASCHER, Jean-Marc BOYER, CARDOUX et CHEVROLLIER,  
Mme RAMOND, M. CUYPERS, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. PONIATOWSKI, RAPIN,  
REGNARD, SAVARY et VASPART, Mme Anne-Marie BERTRAND et M. GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 21

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 361-1 du code de l'environnement est supprimée.

**OBJET**

La loi n<sup>o</sup>2015-992 du 17 août 2015 portant sur la transition énergétique et la croissance verte a introduit de nouvelles dispositions concernant la possibilité de modifier l'emprise de la servitude afin d'assurer le cheminement continu des piétons.

Deux rapports du CGEDD, diligentés par le ministère du développement durable et des transports, l'un portant sur les bords de l'Erdre (Pays Nantais) rapport n<sup>o</sup> 010676-01 de novembre 2016, le second rapport n<sup>o</sup> 010676-02 de mai 2017 étendant l'étude sur le plan national, ont démontrés les difficultés voir les impossibilités d'application de la loi en concluant tout particulièrement sur la nécessité de limiter les usages de la servitude aux navigants en détresse, au gestionnaire du Domaine Public Fluvial (DPF), aux pêcheurs et aux piétons.

Or, les itinéraires inscrits au Plan Départementale des Itinéraires de Promenades et de Randonnés (PDIPR) ouvrent plus largement l'usage des cheminements notamment aux vélos et aux chevaux, La rédaction actuelle de la loi crée ainsi une connexion entre un itinéraire et une servitude dont les usages sont incompatibles. Cet amendement doit donc permettre de « déconnecter » ces itinéraires et les servitudes de marchepieds, et donc de limiter l'usage de ces berges aux seules situations où une véritable concertation a eu lieu entre le département et le propriétaire du terrain bordé par la servitude, qui prend notamment en compte la réalité des territoires.

Notamment, il est important de rappeler que les itinéraires inscrits au PDIPR bénéficient de budgets d'aménagements et d'entretien de la voirie alors que la servitude de marchepied est emprise sur des berges à l'état naturel appartenant aux propriétaires riverains, sans plan ni financement de l'entretien.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	44 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. VOGEL, MILON et Bernard  
FOURNIER, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et CUYPERS, Mmes CANAYER et DURANTON et  
MM. PIEDNOIR, SIDO et HUSSON

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 21

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. .... – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

**OBJET**

Le présent amendement crée l'obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Il vise à inciter les personnes à se tourner vers des modes de transports actifs qui ont le double avantage d'être sans conséquence pour l'environnement et d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, laquelle augmente sans cesse en France. Selon l'ANSES, les jeunes français sont trop sédentaires avec un quart des enfants de 3 à 10 ans, la moitié des adolescents de 11 à 14 ans et les deux tiers des adolescents de 15 à 17 ans qui passent plus de 3 heures par jour devant un écran. S'agissant des adultes, 80% sont également trop sédentaires.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour».

Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient de remplir cet objectif.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	285 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes de la PROVÔTÉ, GUIDEZ, LOISIER et VULLIEN, MM. HENNO, MIZZON, DELCROS et CAZABONNE, Mme BILLON, MM. LAUGIER et LONGEOT et Mme SOLLOGOUB

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 21

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. .... – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de créer une obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	823
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 21

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. .... – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

**OBJET**

Le présent amendement crée l'obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « *pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour* ». Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient de remplir cet objectif.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	985
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 21

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. .... – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

**OBJET**

À la manière des messages d'avertissement sanitaire relatif à la publicité sur l'alimentation, le présent amendement crée l'obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Il vise à inciter les personnes à se tourner vers des modes de transports actifs qui ont le double avantage d'être sans conséquence pour l'environnement et d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, laquelle augmente sans cesse en France. Selon l'ANSES, les jeunes français sont trop sédentaires avec un quart des enfants de 3 à 10 ans, la moitié des adolescents de 11 à 14 ans et les deux tiers des adolescents de 15 à 17 ans qui passent plus de 3 heures par jour devant un écran. S'agissant des adultes, 80% sont également trop sédentaires.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « *pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour* ». Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient de remplir cet objectif.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	988 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, M. GOLD,  
Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et  
REQUIER

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 21

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. .... – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

**OBJET**

Le présent amendement crée l'obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Il vise à inciter les personnes à se tourner vers des modes de transports actifs qui ont le double avantage d'être sans conséquence pour l'environnement et d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, laquelle augmente sans cesse en France. Selon l'ANSES, les jeunes français sont trop sédentaires avec un quart des enfants de 3 à 10 ans, la moitié des adolescents de 11 à 14 ans et les deux tiers des adolescents de 15 à 17 ans qui passent plus de 3 heures par jour devant un écran. S'agissant des adultes, 80% sont également trop sédentaires.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « *pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au*

---

*moins 30 minutes par jour* ». Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient de remplir cet objectif.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	429 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BABARY et LEFÈVRE, Mmes CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, M. DUFAUT, Mme RAIMOND-PAVERO, MM. MOILLER et BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. COURTIAL, Mme LASSARADE, M. MAGRAS, Mme GRUNY, MM. SAVARY, PIEDNOIR et PRIOU, Mme DEROMEDI, MM. POINTEREAU et HUGONET, Mme LAMURE et MM. LONGUET et SAURY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 21 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Le constat de la baisse de fréquentation des centres-villes est unanime (en ce sens : rapports PROCOS, Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes) et c'est la raison pour laquelle le gouvernement a déployé le Plan Action cœur de ville en décembre 2017 visant 222 centres villes prioritaires et mobilisant une enveloppe de 5 milliards d'euros sur cinq ans.

Aujourd'hui, les difficultés du stationnement et le coût de celui-ci constituent un frein à la venue en centre-ville des chalands, touristes et usagers des services. De nombreux acteurs économiques s'accordent à souhaiter un meilleur accès aux centres-villes en termes de stationnement, tant au niveau du nombre de places que du coût de ce stationnement et ce, afin de faciliter l'accès des consommateurs aux commerces et services situés en centre-ville.

En effet, stationnement et accès des commerces situés en centre-ville sont intrinsèquement liés. Ainsi, le stationnement est considéré comme une explication majeure dans la perte de fréquentation des centres-villes. C'est pourquoi le développement de l'accès en centre-ville notamment par le stationnement constitue un levier indispensable pour enrayer ce fléau.

Or, l'article 21 bis (nouveau) prévoit l'aménagement de places de stationnement sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons.

Les places de stationnement en centres-villes font déjà défaut donc une telle mesure ne ferait qu'amplifier un problème existant, considéré comme une des causes de la fuite des

---

consommateurs des centres-villes vers les périphéries et vers les achats en ligne au détriment des commerçants de proximité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	40 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, MM. CIGOLOTTI, MÉDEVIELLE et Loïc HERVÉ, Mme GUIDEZ,  
MM. LE NAY, CANEVET et DÉTRAIGNE, Mmes BILLON et VERMEILLET et MM. HENNO,  
JANSSENS, LAUGIER, CAPO-CANELLAS et GREMILLET

ARTICLE 21 BIS

Alinéa 2

Après le mot :

assisté

insérer les mots :

ou aux deux-roues motorisés à très faibles émissions

**OBJET**

Afin de permettre une meilleure visibilité, et donc une plus grande sécurité, des piétons lors de leur traversée de la chaussée, l'article 21 bis introduit en commission par le Rapporteur prévoit que seuls les vélos, vélos à assistance électriques et engins de déplacement personnels peuvent stationner sur les cinq mètres de chaussée précédant un passage piéton.

Le présent amendement propose d'étendre cette possibilité aux deux-roues à motorisation électrique car ces véhicules offrent les mêmes garanties en termes de visibilité pour la traversée des piétons. La présence d'espaces de stationnement supplémentaires pour les deux-roues électriques permettra, en outre, d'encourager la transition vers des deux-roues à motorisation 0 émission et 0 bruit en ville.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	815 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAMBAUD et THÉOPHILE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 21 BIS

Alinéa 2

Après le mot :

assisté

insérer les mots :

ou aux deux-roues motorisés à très faibles émissions

**OBJET**

Afin de permettre une meilleure visibilité, et donc une plus grande sécurité, des piétons lors de leur traversée de la chaussée, l'article 21 bis introduit en commission prévoit que seuls les vélos, vélos à assistance électriques et engins de déplacement personnels peuvent stationner sur les cinq mètres de chaussée précédant un passage piéton.

Le présent amendement propose d'étendre cette possibilité aux deux-roues à motorisation électrique car ces véhicules offrent les mêmes garanties en termes de visibilité pour la traversée des piétons.

La présence d'espaces de stationnement supplémentaires pour les deux-roues électriques permettra, en outre, d'encourager la transition vers des deux-roues à motorisation 0 émission et 0 bruit en ville.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	354
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 8, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

et aux objectifs définis par le Haut Conseil de la santé publique

**OBJET**

Le projet de loi d'orientation des mobilités introduit pour la première fois dans le code des transports une définition des mobilités actives. Il nous semble indispensable de compléter cette définition par la mention du bénéfice pour la santé que les mobilités actives.

En effet, ces modes de déplacement quotidien constituent un gisement considérable d'activité physique régulière dont l'encouragement est un levier majeur de la lutte contre la sédentarité et son corollaire de pathologies. À ce titre, les mobilités actives s'inscrivent parfaitement dans les objectifs définis par le Haut Conseil de Santé Publique (HCSP) et traduits dans le Programme national nutrition santé (PNNS).





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	355
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes mentionnées à l'article L. 1211-1 du code des transports prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements.

OBJET

Afin que le droit mentionné à l'article L. 1111-1 du code des Transports inclut les mobilités actives de manière pleinement effective, l'État et les collectivités territoriales en charge des politiques de transports doivent prendre des mesures de mise en œuvre de ce droit, à travers notamment l'éducation des plus jeunes et la formation des adultes à l'usage du vélo ou à l'utilité des trajets à pied sur de petites distances, ainsi que par la sécurisation de ces modes de transport, afin d'encourager leur usage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	687 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

MM. SAVIN, BASCHER, SOL et VASPART, Mme GOY-CHAVENT, M. HUSSON, Mmes NOËL et GUIDEZ, MM. BOUCHET, KENNEL, DECOOL et KERN, Mmes DEROMEDI, BERTHET et DEROCHÉ, MM. Alain MARC, SIDO, GUERRIAU et BAZIN, Mmes CHAIN-LARCHÉ et Marie MERCIER, M. MOGA, Mme LAVARDE, M. FOUCHÉ, Mmes MORHET-RICHAUD et LASSARADE, M. CHARON, Mmes IMBERT et BILLON, M. SAVARY, Mmes DURANTON et GRUNY et MM. LE GLEUT, LAMÉNIÉ, WATTEBLED, CHASSEING, BABARY, de NICOLAY, RAPIN et PONIATOWSKI

ARTICLE 22

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 1271-2. – Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

OBJET

La LOM devait être examinée initialement par le Parlement au premier semestre 2018. Le retard pris dans l'examen du texte impacte directement les dates butoirs prévues dans le texte initial. En effet, les vélos de la collection de 2020 sont déjà en cours de fabrication. Un minimum de 10 mois est nécessaire et incompressible entre la conception, la commercialisation et la livraison d'une bicyclette.

Alors que les industriels qui, pour certains ont leur propre canal de distribution, sont pleinement engagés, dans la réflexion sur un dispositif de marquage à la source internalisé, il est important de prévoir une date d'entrée en vigueur qui soit en phase avec les processus de fabrication déjà engagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	672 rect. bis
----------------	---------------------

21 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 22

Alinéa 11

Remplacer la date :

1<sup>er</sup> juillet 2020

par la date :

1<sup>er</sup> janvier 2021

**OBJET**

Le projet de loi d'orientation des mobilités était prévu pour janvier 2018. Le retard pris dans l'examen du texte impacte directement les dates butoirs prévues dans le texte initial. En effet, les vélos de la collection de 2020 sont déjà en cours de fabrication. Un minimum de 10 mois est nécessaire et incompressible entre la conception, la commercialisation et la livraison d'une bicyclette.

Il est ainsi important de prévoir une date d'entrée en vigueur qui soit en phase avec les processus de fabrication déjà engagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	689 rect. ter
----------------	---------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. SAVIN, BASCHER, SOL et VASPART, Mmes GOY-CHAVENT et FÉRAT, M. HUSSON, Mmes NOËL et GUIDEZ, MM. BOUCHET, KENNEL, DECOOL et KERN, Mmes DEROMEDI, BERTHET et DEROCHÉ, MM. Alain MARC, SIDO, GUERRIAU et BAZIN, Mme CHAIN-LARCHÉ, M. PIEDNOIR, Mme Marie MERCIER, MM. DUFAUT et MOGA, Mme LAVARDE, M. FOUCHÉ, Mmes MORHET-RICHAUD et LASSARADE, MM. BONNE et CHARON, Mmes IMBERT et BILLON, M. SAVARY, Mmes DURANTON et GRUNY et MM. LE GLEUT, LAMÉNIÉ, WATTEBLED, CHASSEING, BABARY, de NICOLAY, RAPIN et PONIATOWSKI

ARTICLE 22

Alinéa 13, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2

OBJET

Le marquage des vélos a pour objectif de lutter contre le vol et le recel des vélos, notamment pour promouvoir l'usage du vélo dans les trajets du quotidien. Cet objectif est partagé par tous les acteurs. Le système mis en œuvre doit cependant être simplifié pour qu'il ne soit pas une charge pour les commerçants et les consommateurs, mais qu'il soit au contraire, économiquement et socialement efficient. Ainsi, le marquage représenterait une augmentation du prix sur les vélos enfants disproportionnée par rapport au prix de vente.

C'est pourquoi cet amendement vise à réserver le marquage aux vélos de plus de 16 pouces, pour ne pas représenter plus de 15% du prix de vente.

De plus, les vélos visés par le présent amendement sont des vélos enfants ne permettant pas d'effectuer des trajets du quotidien par la pratique d'une mobilité active indépendante. Les vélos 16'' sont conçus pour des enfants de moins d'1m20, soit jusqu'à 6 ans environ. Souvent équipés de roulettes stabilisatrices, les 16'' servent encore à l'apprentissage de l'équilibre et leur usage est généralement encadré par les parents.

---

Il convient néanmoins d'exclure de cette catégorie les vélos pliants, qui sont conçus et utilisés par des adultes dans le cadre de trajets quotidiens, notamment en intermodalité. Le marquage est donc nécessaire pour lutter contre le vol et le recel de ces vélos pliants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	788
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 13, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2

OBJET

Le marquage des vélos a pour objectif de lutter contre le vol et le recel des vélos ; le système mis en place doit être économiquement viable pour les commerçants et les consommateurs.

Concernant les vélos pour enfant dont le prix est largement inférieur à un vélo pour adulte, le marquage représenterait une augmentation du prix sur les vélos enfants disproportionnée par rapport au prix de vente. Les vélos 16'' sont conçus pour des enfants de moins d'1m20, soit jusqu'à 6 ans environ. Souvent équipés de roulettes stabilisatrices, les 16'' servent encore à l'apprentissage de l'équilibre et leur usage est généralement encadré par les parents.

C'est pourquoi cet amendement vise à préciser que le décret qui détermine les modalités d'application du présent article, réservera le marquage aux vélos de plus de 16 pouces, pour ne pas représenter plus de 15% du prix de vente.

Il convient s'appliquera néanmoins à la catégorie les vélos pliants, qui sont conçus et utilisés par des adultes dans le cadre de trajets quotidiens, notamment en intermodalité. Le marquage est donc nécessaire pour lutter contre le vol et le recel de ces vélos pliants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	670 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 22

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer cette phrase par trois phrases ainsi rédigées :

Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Le décret précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles.

OBJET

La lutte contre le vol de vélos doit être une priorité tant il représente un frein, psychologique et économique, au changement de mode de mobilité pour de nombreuses personnes. Cet amendement vient donc préciser les contours du décret qui devra être pris.

C'est l'ensemble de la chaîne qui doit être mobilisée pour lutter efficacement. C'est pourquoi il apparaît nécessaire de préciser les différents acteurs en charge de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier national unique, ainsi que ses modalités de financement compte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	824
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer cette phrase par trois phrases ainsi rédigées :

Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Le décret précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles.

OBJET

Le présent amendement vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	987 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, M. GOLD, Mme GUILLOTIN et  
MM. COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer cette phrase par trois phrases ainsi rédigées :

Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Le décret précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles.

OBJET

Le présent amendement vise à renforcer le cadrage des éléments figurant dans le fichier d'identification des cycles et la détermination des autorités susceptibles d'intervenir dans ce fichier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	18 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN et BILLON, M. CIGIOTTI, Mme FÉRAT, MM. Loïc HERVÉ, LE NAY, CANEVET et DÉTRAIGNE, Mme VERMEILLET et MM. HENNO, JANSSENS, LAUGIER, CAPO-CANELLAS et GREMILLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

sont confiés

par les mots :

peuvent être confiés

OBJET

L'article 22 du projet de loi prévoit que les cycles vendus par un commerçant feront l'objet d'une identification. Un décret doit préciser les modalités de collecte, d'enregistrement et de traitement des données, qui seront confiées à des opérateurs agréés par l'État.

Afin de ne pas engendrer de contraintes supplémentaires sur les opérateurs qui rendraient le système complexe voire inopérant, cet amendement prévoit de laisser la possibilité à l'État de créer une procédure sécurisée pour l'identification des vélos, à l'image de ce qui existe déjà pour le marquage des mini-motos.

En effet, l'identification des mini-motos fait l'objet d'une procédure sécurisée, par le biais d'un fichier géré par le Ministère de l'Intérieur. Ce fichier dispose d'un site internet dédié et opérationnel qui délivre un numéro unique d'identification pour ce type de véhicules. Ainsi, l'objectif de cet amendement est de ne pas multiplier des systèmes de gestion de fichiers aux finalités similaires pour une bonne gestion des deniers publics ou privés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	688 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. SAVIN, BASCHER, SOL et VASPART, Mme GOY-CHAVENT, M. HUSSON, Mmes NOËL et GUIDEZ, MM. BOUCHET, KENNEL, DECOOL et KERN, Mmes DEROMEDI, BERTHET et DEROCHÉ, MM. Alain MARC, SIDO, GUERRIAU et BAZIN, Mmes CHAIN-LARCHÉ et Marie MERCIER, M. MOGA, Mme LAVARDE, M. FOUCHÉ, Mmes MORHET-RICHAUD et LASSARADE, M. CHARON, Mme IMBERT, M. SAVARY, Mmes DURANTON et GRUNY, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, WATTEBLED et CHASSEING, Mme de la PROVÔTÉ et MM. de NICOLAY, RAPIN et PONIATOWSKI

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

sont confiés

par les mots :

peuvent être confiés

**OBJET**

La collecte et l'enregistrement des données est prévu selon une procédure sécurisée qui est, en l'état actuel du texte, confiée intégralement à des opérateurs privés.

L'État s'auto-exclut de ce dispositif, alors qu'il pourrait très bien en être acteur, comme il l'est d'ailleurs pour les enregistrements des identifications des voitures.

Étant donné que les modalités de mise en œuvre seront définies par décret, dont rien n'est aujourd'hui connu, il est important de laisser ouverte la possibilité à l'État de s'engager dans la gestion du fichier national.

C'est ce que prévoit cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	45 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. BASCHER, GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. VOGEL, MILON,  
PONIATOWSKI et Bernard FOURNIER, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et CUYPERS,  
Mmes CANAYER et DURANTON, MM. PIEDNOIR, PERRIN, RAISON, SIDO et HUSSON et  
Mme KELLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 22

Alinéa 18

1<sup>o</sup> Avant les mots :

gares de voyageurs,

insérer les mots :

abords immédiats des

2<sup>o</sup> Remplacer les mots :

les pôles d'échanges multimodaux et les

par les mots :

des pôles d'échanges multimodaux et des

3<sup>o</sup> Après les mots :

équipés de

insérer le mot :

suffisamment de

### **OBJET**

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, notamment lorsqu'il s'agit de déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun, les gares et pôles d'échanges multimodaux doivent comporter des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos, et ce en nombre suffisant.

Le présent amendement vise à préciser que ces stationnements doivent être situés aux abords immédiats des gares et pôles d'échanges multimodaux pour qu'ils soient accessibles et pratiques, afin d'être réellement attractifs pour les usagers. Ils doivent de plus être prévus en nombre suffisant, ce qui est rarement le cas actuellement.

La date du 1<sup>er</sup> janvier 2024 correspond à l'échéance fixée par le gouvernement pour le « plan vélo », ainsi qu'à l'année où la France recevra les jeux olympiques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	331 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PELLELAT et GREMILLET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 18

Après les mots :

avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024,

insérer les mots :

en adéquation avec les besoins des lieux concernés,

OBJET

Le présent amendement vise à indiquer que l'obligation mise à la charge des gestionnaires de gares de voyageurs, de pôles d'échanges multimodaux et de gares routières, d'installer des équipements de stationnements sécurisés pour les vélos, doit être adaptée aux besoins de chaque lieu. Il s'agit ainsi de ne pas faire peser une charge excessive dans des lieux où la circulation à vélo n'est pas possible.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	754 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mme BILLON, M. LABBÉ et Mme VULLIEN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les stationnements sécurisés pour les vélos sont équipés de prises de courant pour la recharge des cycles à pédalage assisté.

**OBJET**

Cet amendement vise à favoriser le développement des échanges multimodaux. Il facilite l'usage des cycles à pédalage assisté.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	863 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. JOMIER, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JACQUIN, JEANSANNETAS,  
HOULLEGATTE, IACOVELLI, ANTISTE et DAUNIS, Mme BLONDIN, M. LUREL,  
Mme ESPAGNAC et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les stationnements sécurisés pour les vélos sont équipés de prises de courant pour la recharge des cycles à pédalage assisté.

OBJET

Cet amendement vise à favoriser le développement des échanges multimodaux. Il facilite l'usage des cycles à pédalage assisté.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	664 rect. bis
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 21

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le nombre de places de stationnement sécurisés est fixé par les autorités organisatrices de mobilité, en tenant compte de la part modale du vélo sur le bassin de mobilité concerné. Il ne peut être inférieur à 1 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour. Il est revu tous les cinq ans. Leurs caractéristiques sont fixées par décret.

OBJET

Le nombre de places de stationnement sécurisées pour les cycles dans les gares est défini par l'AOM tous les 5 ans en fonction de la part modale du vélo, sans pour autant pouvoir être inférieur à 1% du trafic quotidien dans ladite gare.

Les auteurs de l'amendement estiment que c'est à cette échelle, plus proche des réalités et avec une analyse plus fine du territoire, qu'il est pertinent d'agir ; là où les caractéristiques des parkings peuvent être définies au niveau national.

Il fixe à la fois un nombre minimum de place raisonnablement contraignant pour le gestionnaire de la gare et permet dans le même temps d'envoyer un véritable signal aux usagers et déclencher davantage un « réflexe-vélo ».



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	356
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 21, seconde phrase

Remplacer cette phrase par deux phrases ainsi rédigées :

Le nombre d'équipements représente au minimum 2 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers des gares et des pôles d'échanges multimodaux. La présente obligation ne s'applique plus au-delà de 5 000 unités d'équipement.

OBJET

Les emplacements de stationnement pour vélos sont aujourd'hui insuffisants pour permettre le développement de ce mode de transport. Aussi, l'article 22 du projet de loi vise à renforcer l'accroissement de l'offre de stationnement, à lutter contre les vols et à améliorer les dispositifs de sécurité mais ne va pas assez loin.

C'est pourquoi, cet amendement prévoit d'assurer un seuil de places suffisant pour le stationnement sécurisé de vélos, indexé sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux. Dans l'esprit du projet de loi, cet amendement renforce l'encouragement en direction des usagers pour l'achat et l'usage du vélo en vue de leurs déplacements quotidiens, en favorisant les déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	344 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mmes BILLON et GUIDEZ et M. LABBÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 21, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos est fixé au minimum à 1 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour.

OBJET

Les emplacements de stationnement pour vélos sont aujourd'hui insuffisants pour permettre le développement de ce mode de transport. Aussi, l'article 22 du projet de loi vise à renforcer l'accroissement de l'offre de stationnement, à lutter contre les vols et à améliorer les dispositifs de sécurité mais ne va pas assez loin.

C'est pourquoi, cet amendement prévoit d'assurer un seuil de places suffisant pour le stationnement sécurisé de vélos, indexé sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux. Dans l'esprit du projet de loi, cet amendement renforce l'encouragement en direction des usagers pour l'achat et l'usage du vélo en vue de leurs déplacements quotidiens, en favorisant les déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun. Le seuil de 100 000 passagers par jour correspond aux plus importantes gares de « départ » pour des mouvements quotidiens pendulaires (exemple: gare de Versailles). Cela correspond à un usager sur cinquante venant à la gare à vélo, chiffre qui devrait être rapidement atteint avec les nouvelles incitations financières prévues par loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	801
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 21, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos est fixé au minimum à 1 % du trafic quotidien exprimés en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour.

OBJET

Les emplacements de stationnement pour vélos sont aujourd'hui insuffisants pour permettre le développement de ce mode de transport. Aussi, l'article 22 du projet de loi vise à renforcer l'accroissement de l'offre de stationnement, à lutter contre les vols et à améliorer les dispositifs de sécurité mais ne va pas assez loin.

C'est pourquoi, cet amendement prévoit d'assurer un seuil de places suffisant pour le stationnement sécurisé de vélos, indexé sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux. Dans l'esprit du projet de loi, cet amendement renforce l'encouragement en direction des usagers pour l'achat et l'usage du vélo en vue de leurs déplacements quotidiens, en favorisant les déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun. Le seuil de 100 000 passagers par jour correspond aux plus importantes gares de « départ » pour des mouvements quotidiens pendulaires (exemple: gare de Versailles). Cela correspond à un usager sur cinquante venant à la gare à vélo, chiffre qui devrait être rapidement atteint avec les nouvelles incitations financières prévues par loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	874 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. JOMIER, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JACQUIN, JEANSANNETAS,  
HOULLEGATTE, IACOVELLI, ANTISTE et DAUNIS, Mme BLONDIN, M. LUREL,  
Mme ESPAGNAC et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 21, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos est fixé au minimum à 1 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour.

OBJET

Les emplacements de stationnement pour vélos sont aujourd'hui insuffisants pour permettre le développement de ce mode de transport. Aussi, l'article 22 du projet de loi vise à renforcer l'accroissement de l'offre de stationnement, à lutter contre les vols et à améliorer les dispositifs de sécurité mais ne va pas assez loin.

C'est pourquoi, cet amendement prévoit d'assurer un seuil de places suffisant pour le stationnement sécurisé de vélos, indexé sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux. Dans l'esprit du projet de loi, cet amendement renforce l'encouragement en direction des usagers pour l'achat et l'usage du vélo en vue de leurs déplacements quotidiens, en favorisant les déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun. Le seuil de 100 000 passagers par jour correspond aux plus importantes gares de « départ » pour des mouvements quotidiens pendulaires (exemple: gare de Versailles). Cela correspond à un usager sur cinquante venant à la gare à vélo, chiffre qui devrait être rapidement atteint avec les nouvelles incitations financières prévues par loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1020 rect.
----------------	---------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE et MM. GOLD, ARNELL, Alain  
BERTRAND, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 23, première phrase

Supprimer les mots :

ou aux abords de celle-ci

**OBJET**

L'article 22 a pour objectif d'équiper en premier les gares en stationnements sécurisés pour les vélos, et, dans le cas où il n'y aurait pas de place, les abords de ces gares. Or, dans sa rédaction actuelle, il obligerait à équiper les abords des gares – et non les gares.

Par ailleurs, il doit être rappelé que la RATP et la SNCF ne sont ni gestionnaires de voirie ni propriétaires de voirie et qu'il ne leur appartient pas d'aménager cette dernière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	724 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme TOCQUEVILLE, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 23, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite

OBJET

L'article 22 prévoit qu'en cas d'emprise insuffisante dans la gare ou aux abords de celle-ci pour réaliser des places de stationnement sécurisées pour les vélos, SNCF Mobilités ou la RATP peuvent solliciter l'autorité organisatrice de la mobilité afin de trouver un emplacement de substitution.

Cet amendement prévoit que si aucun emplacement n'est disponible, la réalisation des équipements vélos pourra passer, au besoin, par la suppression de places de stationnement pour les véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport en commun, mais également aux emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	945
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 26

1<sup>o</sup> Remplacer les mots :

au minimum huit

par le mot :

des

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Un décret définit le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

OBJET

Cet amendement vise à préciser l'obligation de prévoir dans les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs des emplacements destinés au transport des vélos non démontés, afin que cette obligation ne s'applique pas de manière uniforme à tous les matériels et à tous les services ferroviaires de transport.

Un décret précisera la mise en œuvre de l'obligation, en tenant compte des besoins constatés d'emport de vélos, selon notamment que le déplacement soit de proximité (local, régional) ou de longue distance (national), ainsi que des caractéristiques des matériels concernés (Île-de-France, TER, TGV, TET).

Il permettra aussi de définir les exceptions à cette obligation générale en ce qui concerne, notamment, les services internationaux et transfrontaliers ou pour tenir compte du fait qu'un certain nombre d'opérations de rénovation et d'acquisition ont déjà été lancées, le plus souvent dans le cadre de procédures relevant des marchés publics ou pour des raisons liées à la sécurité en cas de forte affluence.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	652 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, CHAIZE, BONNE, GENEST et SIDO,  
Mme Anne-Marie BERTRAND, MM. VOGEL, PELLELAT, Bernard FOURNIER, de NICOLAY et  
CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET et BONHOMME, Mme IMBERT et  
M. GREMILLET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 26

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Emport des vélos non démontés dans les trains et les cars

« Art. L. .... – SNCF Mobilités, et les autres opérateurs de transport collectif de voyageurs ferroviaire ou routier assurent , le transport d'un nombre de vélos non démontés au moins égal à 2 % du nombre de voyageurs sans descendre en dessous de deux places par rame ou par autocar. Lorsque les voitures ne sont pas aménagées à cet effet, l'opérateur neutralise le cas échéant des places voyageur pour permettre cet emport.

« Art. L. .... – L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations à titre onéreux.

« Art. L. .... – Lorsque l'espace libéré à cet effet dans une circulation est complet, l'opérateur propose au passager de voyager, aux mêmes conditions tarifaires, sur une autre circulation. »

**OBJET**

L'utilisation du vélo en France et en Europe explose, à la fois pour de l'intermodalité train+vélo, pour du stationnement en rabattement vers les gares et pour des motifs relevant du tourisme à vélo nécessitant l'emport des vélos à bord, parfois chargés, non démontés en tous cas.

La France ambitionne de devenir la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Cette forme de tourisme, génératrice de retombées économiques bien plus importantes dans les territoires que le tourisme traditionnel (voir les chiffres clé 2017 ici),

ne décollera pas tant que l'intermodalité embarquée train+vélo n'est pas envisagée avec le plus grand sérieux.

Les cyclistes ont une forte préférence pour le train quand ils rejoignent ou repartent d'un itinéraire. Proposer une vraie intermodalité embarquée est nécessaire pour proposer une alternative de mobilité sérieuse. S'il est bien entendu qu'embarquer tous les vélos dans tous les trains relève de l'utopie la plus complète, offrir la possibilité d'emporter les vélos ne serait-ce qu'une fois par jour sur toutes les liaisons, quitte à en payer et réserver la place, semble relever du bon sens.

La commission transport du Parlement Européen vient d'affirmer son soutien plein et entier à ce type de mesure et plaidant en sa faveur : « Les passagers auront le droit de prendre leur vélo à bord des trains, y compris à grande vitesse, longue distance, transfrontaliers et locaux. Tout le nouveau matériel roulant pour le transport de passagers ou celui qui vient d'être rénové doit, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, inclure un espace désigné clairement indiqué pour le transport de vélos assemblés avec un minimum de huit places. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	163 rect. bis
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Transport de vélo dans les bus

« Art. L. 1272-.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

OBJET

La France vient d'adopter un plan vélo ambitieux avec l'objectif de tripler les déplacements à vélo, en les faisant passer de 3 % à 9 % des trajets d'ici à 2024. Si le vélo est une solution de déplacement à part entière en urbain, il devient un mode complémentaire économique et astucieux des transports publics pour des déplacements en périurbain et au-delà. L'absence de stationnement sécurisé hors agglomération et la nécessité de disposer d'un vélo au départ et à l'arrivée d'un trajet intermodal nécessite de généraliser une pratique déjà en place dans plusieurs départements ou régions en France, et dans la plupart des pays voisins.

Les statistiques de sécurité routière n'ont révélé aucun accident grave pour des véhicules déjà équipés et circulant depuis des années sur le territoire national avec des systèmes homologués. En conséquence, l'argument sur les conséquences éventuelles de la perte de visibilité pour le chauffeur sur lesquelles s'appuient parfois certaines DRIRE pour refuser l'homologation des véhicules équipés n'est pas fondé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	345 rect. ter
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mmes BILLON et GUIDEZ, M. LABBÉ et Mme VULLIEN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Transport de vélo dans les bus

« Art. L. 1272-.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

OBJET

L'amendement proposé ici vise à accompagner le plan vélo ambitieux que la France vient d'adopter en faveur d'un triplement des déplacements vélo, en les faisant passer de 3 % à 9 % des trajets d'ici à 2024. L'enjeu d'une augmentation de la part modale du vélo en milieu non-urbain est donc très fort pour en faire un véritable maillon de multimodalité.

Cependant, l'absence de stationnements sécurisés hors agglomération et la nécessité de disposer d'un vélo au départ et à l'arrivée d'un trajet intermodal sont des freins à son développement. Aussi, il est proposé dans le présent amendement de généraliser une pratique déjà courante dans plusieurs départements et régions de France, et dans la plupart des pays voisins : les cars neufs sur les lignes régulières ou saisonnières, hors services urbains, sont équipés d'un système homologué de chargement de 5 vélos non démontés, afin de faciliter les intermodalités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	875 rect. ter
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. JOMIER, Mme TAILLÉ-POLIAN, MM. JACQUIN, JEANSANNETAS,  
HOULLEGATTE, IACOVELLI, ANTISTE et DAUNIS, Mme BLONDIN, M. LUREL,  
Mme ESPAGNAC et M. Joël BIGOT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Transport de vélo dans les bus

« Art. L. 1272-.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

OBJET

L'amendement proposé ici vise à accompagner le plan vélo ambitieux que la France vient d'adopter en faveur d'un triplement des déplacements vélo, en les faisant passer de 3 % à 9 % des trajets d'ici à 2024. L'enjeu d'une augmentation de la part modale du vélo en milieu non-urbain est donc très fort pour en faire un véritable maillon de multimodalité.

Cependant, l'absence de stationnements sécurisés hors agglomération et la nécessité de disposer d'un vélo au départ et à l'arrivée d'un trajet intermodal sont des freins à son développement. Aussi, il est proposé dans le présent amendement de généraliser une pratique déjà courante dans plusieurs départements et régions de France, et dans la plupart des pays voisins : les cars neufs sur les lignes régulières ou saisonnières, hors services urbains, sont équipés d'un système homologué de chargement de 5 vélos non démontés, afin de faciliter les intermodalités.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	505 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Nathalie DELATTRE, M. ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, MM. Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 22

Après l'alinéa 31

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

... Après l'article L. 111-5-2, il est inséré un article L. 111-5-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-2-.... – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

« 1<sup>o</sup> À un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2<sup>o</sup> À un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3<sup>o</sup> À un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 4<sup>o</sup> Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un ou plusieurs établissements culturels, culturels ou sportifs équipés de places de stationnement destinées à la clientèle,

« dote le parc d'infrastructures ou aménage des espaces permettant le stationnement sécurisé des vélos ; en nombre suffisant.

« L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé 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.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les

conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

### **OBJET**

Les dispositions proposées, qui vont permettre la création de stationnements sécurisés pour les vélos dans les parcs de stationnement existants, sont un complément indispensable aux autres mesures prévues par le projet de loi, notamment celles qui tendent à diminuer le risque de vol, ou celles visant à procurer des stationnements aux abords des gares.

Les usagers des cycles pourront ainsi utiliser leur vélo dans des conditions sécurisées, depuis leur domicile jusqu'à leur lieu d'arrivée. Il serait incohérent, en effet, que le point de départ ou le point d'arrivée du déplacement en mode actif ne soit équipé d'aucune infrastructure de stationnement.

De plus, ces mesures sont inscrites au point 15 du « plan vélo », annoncé par le Premier Ministre.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	264 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, LE NAY, DELAHAYE, MIZZON, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN,  
MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON et MM. CAPO-CANELLAS et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 22

Alinéa 38

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

V. – L'article L. 151-30 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« Art. L. 151-30. – Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation. »

OBJET

Dans le prolongement de l'obligation des constructeurs de prévoir des places de stationnement sécurisé pour vélos dans les bâtiments neufs, conformément aux dispositions de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, l'autorité en charge de l'élaboration du PLU, lorsque ce dernier prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, doit fixer des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

En plaçant les emplacements pour vélos au même niveau que les emplacements pour véhicules motorisés, cet amendement permettra de repenser l'organisation de l'espace autour du vélo en tant que réelle alternative aux modes de déplacements motorisés.

Compte tenu de la faible surface nécessaire pour réaliser des emplacements pour vélos, cet amendement sera facile et peu coûteux à mettre en œuvre.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	358
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - À l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

**OBJET**

Cet amendement vise à renforcer le dispositif de l'article L 151-30 pour faire en sorte que lorsqu'un PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés dans les immeubles d'habitation et de bureaux, des obligations suffisantes pour les vélos soient fixées.

Les usagers des cycles pourront ainsi utiliser leur vélo dans des conditions sécurisées, depuis leur domicile jusqu'à leur lieu d'arrivée. Il serait incohérent, en effet, que le point de départ ou le point d'arrivée du déplacement en mode actif ne soit équipé d'aucune infrastructure de stationnement.

Cette disposition qui vient concrétiser l'un des engagements du plan Vélo constitue un complément indispensable aux autres mesures prévues par le projet de loi, pour lutter contre le vol de vélos, l'un des principaux freins à sa pratique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	43 rect. bis
----------------	--------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. BASCHER, GROSDIDIER et REGNARD, Mme BRUGUIÈRE, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. VOGEL, MILON et Bernard FOURNIER, Mme DEROMEDI, M. RAPIN, Mme DURANTON et MM. PERRIN, RAISON et SIDO

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

**OBJET**

Cet article vise à développer le « réflexe vélo » chez les jeunes, afin d'inscrire durablement le vélo comme un mode de déplacement régulier pour eux, conformément à la mesure 10 du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. L'objectif de cette mesure est d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : « pour les enfants : généraliser le “savoir rouler”, qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6<sup>e</sup> à l'image du “savoir lire”, du “savoir écrire” et du “savoir nager”... afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège ».

Les établissements d'enseignement du premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer en vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.

Ainsi, dès leur entrée dans le secondaire, l'ensemble des élèves pourra utiliser le vélo pour tout ou partie (multimodalité) de leurs trajets quotidiens vers le collège, selon l'éloignement de celui-ci.

Cette mesure aura également des retombées positives en matière de santé publique puisque les jeunes auront une occasion supplémentaire de pratiquer une activité physique qui est le moyen le plus efficace pour lutter contre la sédentarité et l'obésité.

Un décret d'application pourra prévoir la possibilité pour l'école de faire appel à des partenaires agréés, mais aussi la possibilité d'intégrer la formation des professeurs des écoles via leurs 18 heures de formation annuelle, par exemple.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	352 rect. ter
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

**OBJET**

Cet amendement vise à systématiser l'apprentissage du vélo et de la circulation chez les jeunes, afin de l'inscrire durablement comme un mode de déplacement régulier.

Il traduit dans la loi l'engagement Gouvernemental du Plan Vélo et Mobilités Actives (septembre 2018) par l'enseignement de la pratique du vélo dès l'école primaire en vue de généraliser le « réflexe vélo ».

La mesure consiste à généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6<sup>e</sup> à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager »... afin que les jeunes puissent se déplacer à vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.

La généralisation à grande échelle de l'apprentissage vélo aux nouvelles générations par le biais de l'école de la République est indispensable pour favoriser le développement de ce mode déplacement sain et décarboné.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	667 rect. ter
----------------	---------------------

25 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

**OBJET**

Afin de développer le « réflexe vélo » dès le plus jeune âge, l'auteur de l'amendement estime important qu'un enseignement à cette pratique soit dispensé dans les écoles. Il s'inscrit parfaitement dans la continuité du Plan Vélo présenté par le Gouvernement et repris partiellement par le présent projet de loi.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	686 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. SAVIN, SOL, VASPART et PEMEZEC, Mme GOY-CHAVENT, M. HUSSON, Mmes NOËL et GUIDEZ, MM. BOUCHET, KENNEL, DECOOL et KERN, Mmes BERTHET et DEROCHÉ, MM. Alain MARC, GUERRIAU et BAZIN, Mmes CHAIN-LARCHÉ et Marie MERCIER, MM. DUFAUT, MOGA et FOUCHÉ, Mme MORHET-RICHAUD, MM. BONNE et CHARON, Mme BILLON, M. SAVARY, Mme GRUNY, MM. LE GLEUT, LAMÉNIÉ, WATTEBLED, CHASSEING et BABARY, Mme de la PROVÔTÉ et M. de NICOLAY

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

**OBJET**

La pratique du vélo comme mode de déplacement régulier est à encourager pour les jeunes générations. Alors que la sédentarité est la 4<sup>ème</sup> cause de mortalité mondiale, et que la pratique des activités physiques doit être encouragée, il est important que le « savoir rouler » soit un enseignement fondamental dans l'enseignement primaire en France (tout comme doit l'être le « savoir-nager »).

Cette disposition répond aussi à des enjeux de sécurité : l'apprentissage scolaire doit permettre d'enseigner dans le même temps les règles de sécurité.

Cet amendement répond notamment à la mesure 10 du CISR Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 dont l'objet est le suivant : « pour les enfants :

généraliser le “savoir rouler”, qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s’ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6<sup>e</sup> à l’image du “savoir lire”, “savoir écrire”, “savoir nager”... afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l’entrée au collège ».

Un décret d’application pourra prévoir la possibilité pour l’école de faire appel à des partenaires agréés, mais aussi la possibilité d’intégrer la formation des professeurs des écoles via leurs 18 heures de formation annuelle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	986 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD, LÉONHARDT et Alain BERTRAND, Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, DANTEC, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

**OBJET**

Cet article vise à développer le « réflexe vélo » chez les jeunes, afin d'inscrire durablement le vélo comme un mode de déplacement régulier pour eux, conformément à la mesure 10 du CISR Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. L'objectif de cet enseignement est d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : « pour les enfants : généraliser le “savoir rouler”, qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6<sup>e</sup> à l'image du “savoir lire”, “savoir écrire », “savoir nager”... afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège ».

Les établissements d'enseignement du premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer en vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.



Ainsi, dès leur entrée dans le secondaire, l'ensemble des élèves pourra utiliser le vélo pour tout ou partie (multimodalité) de leurs trajets quotidiens vers le collège, selon l'éloignement de celui-ci.

Cette mesure aura également des retombées positives en matière de santé publique puisque les jeunes auront une occasion supplémentaire de pratiquer une activité physique qui est le moyen le plus efficace pour lutter contre la sédentarité et l'obésité.

Un décret d'application pourra prévoir la possibilité pour l'école de faire appel à des partenaires agréés, mais aussi la possibilité d'intégrer la formation des professeurs des écoles via leurs 18 heures de formation annuelle, par exemple.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	28 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, M. BONNECARRÈRE, Mmes VERMEILLET et BILLON,  
MM. MOGA et CANEVET, Mme TETUANUI, M. DÉTRAIGNE, Mmes GUIDEZ et GATEL,  
M. BOCKEL, Mme SOLLOGOUB et MM. DELCROS, CIGOLOTTI, MÉDEVIELLE et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 1<sup>o</sup> du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> La création ou l'aménagement de pôle d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant l'ensemble des modes terrestres ; ».

OBJET

Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité. L'ensemble des services de transport présents sur le territoire doivent y être accessibles, l'information et l'orientation des passagers sont assurées de manière à favoriser l'intermodalité.

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	87 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mme LAMURE, M. KAROUTCHI, Mme IMBERT, MM. HUSSON, PRIOU et RAPIN, Mme RAMOND, MM. DARNAUD et DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, CANAYER et BILLON, M. LAMÉNIE, Mme LASSARADE, M. GENEST, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mmes BRUGUIÈRE et GRUNY et MM. Daniel LAURENT, LE NAY, LEFÈVRE, Henri LEROY, SAVARY et COURTIAL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 1<sup>o</sup> du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> La création ou l'aménagement de pôle d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant l'ensemble des modes terrestres ; ».

**OBJET**

Amendement de coordination avec le précédent amendement.

Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité. L'ensemble des services de transport présents sur le territoire doivent y être accessibles, l'information et l'orientation des passagers sont assurées de manière à favoriser l'intermodalité.

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	280
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DECOOL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 1<sup>o</sup> du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> La création ou l'aménagement de pôle d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant l'ensemble des modes terrestres ; ».

**OBJET**

Amendement de coordination avec le précédent amendement.

Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité. L'ensemble des services de transport présents sur le territoire doivent y être accessibles, l'information et l'orientation des passagers sont assurées de manière à favoriser l'intermodalité.

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	32 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN et LÉTARD, MM. CIGIOTTI, MÉDEVIELLE et Loïc HERVÉ,  
Mme GUIDEZ, MM. LE NAY, CANEVET et DÉTRAIGNE, Mmes BILLON et VERMEILLET et  
MM. HENNO, JANSSENS, LAUGIER et CAPO-CANELLAS

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

**OBJET**

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.



PROJET DE LOI  
 ORIENTATION DES MOBILITÉS  
 (PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	77 rect. quinq uies
----	------------------------------

DIRECTION  
 DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mme LOPEZ, MM. DAUBRESSE, LAMÉNIE, Henri LEROY, Jean-Marc BOYER et DUFAUT,  
 Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. VOGEL, CUYPERS et SIDO, Mmes DURANTON,  
 MORHET-RICHAUD et DEROMEDI et MM. REGNARD, LONGUET et RAPIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

**OBJET**

Les opérations de montée et de descente des voyageurs de transport routier sont particulièrement exposés lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	94 rect. ter
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mme LAMURE, MM. GREMILLET et SAURY, Mme RAMOND, M. MOGA,  
Mme IMBERT, MM. LAMÉNIÉ et Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, M. BASCHER,  
Mmes CANAYER, DI FOLCO et BOULAY-ESPÉRONNIER, MM. Bernard FOURNIER, GENEST,  
DARNAUD et COURTIAL et Mmes GRUNY et BRUGUIÈRE

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

**OBJET**

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	284 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DECOOL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

**OBJET**

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	747 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN, Joël BIGOT et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

**OBJET**

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	363
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'intitulé du code de la route est ainsi rédigé : « code de la route et de la rue ».

**OBJET**

Dans le cadre de la démarche dite du « Code de la rue » lancée en avril 2006, des évolutions réglementaires ont été régulièrement introduites dans le Code de la route notamment via les décrets de 2008, 2010 et 2015 visant une meilleure prise en considération des besoins des piétons et des cyclistes. Cette évolution doit désormais s'inscrire dans l'intitulé du mal nommé Code de la route. Près de 80% des Français vivent dans des zones urbaines or le Code de la route, mis en œuvre dès 1921 avec le développement de la voiture, demeure encore centré sur la « circulation » des motorisés même s'il a évolué depuis. À titre d'exemple, le trottoir n'y est pas défini. Le présent amendement vise à inscrire dans la loi d'orientation des mobilités la volonté de faire évoluer le paradigme de ce code vers un ensemble de règles pour un meilleur vivre ensemble et une meilleure cohabitation des usagers et des usages – circulation et séjour dans l'espace public – dans tous les types de territoires, qu'ils soient urbains denses, périurbains ou ruraux. Il vise également à ce que les prochaines évolutions réglementaires soient rapidement validées et mises en œuvre comme la suppression de l'obligation de matérialiser des passages piétons en entrée de zone 30, l'assimilation du stop à un cédez-le-passage cycliste (comme le CLPC au feu) ou les amendes minorées pour les cyclistes permettant une sanction adaptée à l'infraction.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	364
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au chapitre 3 du livre 3 du code de la route, il est ajouté un article L. 313-... ainsi rédigé :

« Art. L. 313-.... -Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent arborer une signalisation pour indiquer leur angle mort afin d'assurer la sécurité des véhicules à deux roues.

« Le non-respect de la présente disposition est puni d'une amende de 5e classe. »

**OBJET**

La cohabitation sur la chaussée des véhicules à deux roues et des véhicules poids-lourd de transport de marchandises ou de passagers est la cause des accidents les plus graves pour les usagers de véhicules à deux-roues. Et ceci d'autant plus que ces véhicules sont amenés à partager des voies réservées comme les couloirs de bus.

L'information des cyclistes et utilisateurs d'EDP, qui ne sont pas soumis aux épreuves du Code la route est à ce titre largement insuffisante.

Pour y pallier, cet amendement vise à imposer une obligation pour les poids-lourd d'arborer une signalisation sous forme de peinture ou d'autocollant pour rappeler aux usagers de deux-roues la dangerosité de se trouver l'angle-mort non visible du conducteur. Ce dispositif devra notamment indiquer le danger de mort que constitue le dépassement d'un poids-lourd par la droite.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	504 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Nathalie DELATTRE, M. ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, MM. LÉONHARDT, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa du II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé ».

**OBJET**

Cet amendement prévoit que les stationnements pour vélos déjà obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillant un service public ou de bâtiments commerciaux ou accueillant un établissement cinématographique, soient sécurisés.

Il s'agit d'une mesure cohérente avec le I. de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui prévoit déjà des stationnements sécurisés lors de la construction de bâtiments d'habitation ou de bâtiments à usage industriel ou tertiaire.

Il est utile, de plus, que les stationnements vélos soient sécurisés pour ces deux autres types de bâtiments, qui sont généralement situés en ville, dans des zones où le risque de vol est élevé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1043 rect.
----------------	---------------

26 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 504 rect. bis de Mme Nathalie DELATTRE

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Amendement n<sup>o</sup> 504

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La première phrase du dernier alinéa du III du même article est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

**OBJET**

Compte tenu des nombreux vols de vélos qui limitent l'attractivité de ce mode actif de déplacement, il semble nécessaire de sécuriser *a minima* ces emplacements. Néanmoins il s'agit de prévoir une sécurisation proportionnelle au risque, notamment pour des stationnements de courte durée ou des stationnements extérieurs selon les typologies de bâtiments visés. En effet, les décrets déjà parus entérinent des notions de sécurisation des stationnements vélos différents selon les usages.(voir décret loi TECV R.111-14-4).

Aussi, il conviendrait de sous-amender en précisant que la nature de la sécurisation nécessaire pour les emplacements vélos existants et neufs soit précisé par décret en Conseil d'État.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	917 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DEVINAZ, Mme GUILLEMOT, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa du II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, après le mot : « stationnement », est inséré le mot : « sécurisé ».

**OBJET**

Cet amendement prévoit que les stationnements pour vélos déjà obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillant un service public ou de bâtiments commerciaux ou accueillant un établissement cinématographique, soient sécurisés.

Il s'agit d'une mesure cohérente avec le I. de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui prévoit déjà des stationnements sécurisés lors de la construction de bâtiments d'habitation ou de bâtiments à usage industriel ou tertiaire.

Il est utile, de plus, que les stationnements vélos soient sécurisés pour ces deux autres types de bâtiments, qui sont généralement situés en ville, dans des zones où le risque de vol est élevé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	263 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. LAFON, Mme SOLLOGOUB, MM. LE NAY, DELAHAYE, MIZZON, MOGA et DÉTRAIGNE,  
Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON et M. Loïc HERVÉ

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de la construction et de l'habitation est complété par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos

« Art. L. 111-6-.... Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le co-propiétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

De la même manière que la présente loi renforce le droit d'équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride afin d'en faciliter le développement, le présent article vise à reconnaître à tout propriétaire ou locataire d'un immeuble déjà bâti disposant de parties communes d'une superficie suffisante, le droit d'installer à ses frais des infrastructures permettant le stationnement des vélos.

La superficie minimale des parties communes éligibles est fixée par décret en Conseil d'État. De plus, un défaut d'usage pendant plus d'un an entraînera le retrait des aménagements.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	362
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de la construction et de l'habitation est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos

« Art. L. 111-6-.... – Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le copropriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

De la même manière que la présente loi renforce le droit d'équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride afin d'en faciliter le développement, le présent article vise à reconnaître à tout propriétaire ou locataire d'un immeuble déjà bâti disposant de parties communes d'une superficie suffisante, le droit d'installer à ses frais des infrastructures permettant le stationnement des vélos.

La superficie minimale des parties communes éligibles est fixée par décret en Conseil d'État.

De plus, un défaut d'usage pendant plus d'un an entraînera le retrait des aménagements.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	359
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article 24 de la loi n<sup>o</sup> 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa rédigé :

« ... ) La décision d'installer des infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des cycles. »

**OBJET**

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis chaque année en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, les règles relatives à la construction d'emplacements de stationnements pour vélos dans les copropriétés des immeubles bâtis doivent être assouplies.

En effet, la construction d'emplacements pour vélos a un coût très limité et n'a pas vocation à modifier profondément les parties communes des immeubles, notamment lorsqu'une cour intérieure existe.

En conséquence, les règles de vote, d'inscription à l'ordre du jour et de souscription d'emprunt relatives à ces travaux sont assouplies par cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	485 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. DANTEC et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD, LÉONHARDT, ARNELL, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN et LABBÉ, Mme COSTES et MM. GUÉRINI et VALL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article 24 de la loi n<sup>o</sup> 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa rédigé :

« ...) La décision d'installer des infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des cycles. »

**OBJET**

Les règlements de copropriété interdisent fréquemment le stationnement des cycles dans les parties communes des immeubles collectifs. Jusqu'à présent, la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis exige une majorité des deux tiers des copropriétaires pour décider de l'implantation ou l'aménagement d'un local ou abri vélos, majorité que les cyclistes peinent à réunir.

Dans l'esprit de ce projet de loi et afin d'encourager la pratique du vélo, cet amendement propose d'aligner les dispositions de prise de décision des copropriétaires sur celles qui régissent les bornes de recharges pour véhicules électriques, soit à la majorité des voix. Effectivement, le législateur a introduit dans l'article 57 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE), dite «loi Grenelle 2», l'obligation de réaliser des installations de recharges pour véhicules électriques et du stationnement vélo sécurisé. Il n'est donc pas justifié d'opposer à ces deux équipements des modalités de vote différentes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	46 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, MM. Daniel LAURENT, VOGEL, MILON et Bernard FOURNIER,  
Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et CUYPERS, Mmes CANAYER et DURANTON et  
MM. PERRIN et SIDO

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Ce rapport présente un bilan de la mise en œuvre du dispositif d'identification des cycles, identifie les lieux présentant le plus de risques pour les cycles et formule des propositions afin de renforcer la lutte contre le vol, le recel et la vente illicite de cycles.

**OBJET**

Afin d'assurer le suivi de la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2020.

L'objet de ce rapport est de présenter un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en rapport avec le nombre d'infractions recensées et les améliorations éventuelles à y apporter.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	511
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme de la PROVÔTÉ, M. LONGEOT, Mme VULLIEN  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 22 BIS

I.- Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

II.- Alinéa 7 à 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – A la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».

**OBJET**

L'objet de cet amendement est de:

- Supprimer le décret d'application prévu pour le schéma national des véloroutes et voies vertes, puisque les dispositions législatives du nouvel article L. 12112-3-4 du code des transports sont suffisamment précises;
- Prévoir que les SRADDET identifient, à l'occasion de leur prochaine révision, les véloroutes d'intérêt régional, et non plus seulement celles qui sont inscrites dans le schéma national des véloroutes, ce qui était limitatif.
- Supprimer la modification de l'article L. 4211-1 du CGCT pour intégrer le financement des véloroutes, car cette précision est inutile.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	650 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, MORISSET, CHAIZE, BONNE, GENEST, SIDO, VOGEL et PELLELAT, Mme KELLER, MM. Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, M. BONHOMME, Mme Anne-Marie BERTRAND, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

ARTICLE 22 BIS

I.- Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

II.- Alinéa 7 à 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – A la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».

**OBJET**

Sans itinéraires adéquats, un report modal conséquent vers les mobilités actives et notamment le vélo n'est pas possible. Et sans une organisation cohérente de ces itinéraires dans les outils de planification de référence, des aménagements adaptés ne verront pas le jour.

Le SRADDET, outil de planification à l'échelle régionale a un rôle prescriptif sur les documents de planification de niveau infra, pour tout ce qui concerne la mobilité. Dès lors, il doit être vu également comme un outil de planification favorable aux modes actifs, dont la pratique du vélo.

Le schéma national et les schémas régionaux des véloroutes constituent l'armature principale du réseau cyclable français. Par leur notoriété, leur sécurisation, leur signalisation, les véloroutes sont des axes privilégiés pour encourager la mobilité à vélo en milieu rural comme en milieu périurbain. Les voies routières entrent dans les

compétences de la Région dès lors qu'elles sont répertoriées comme « voies d'intérêt régional ». Il est donc important de désigner les véloroutes régionales comme tel.

Deux raisons importantes corroborent cette importance :

1. si les véloroutes ne sont pas répertoriées comme « voies d'intérêt régional » leur cofinancement par les Régions est susceptible d'être contesté.
2. En outre, si les véloroutes régionales ne figurent pas dans les documents de planification, leur continuité peut être mise à mal au niveau des autres collectivités territoriales au premier rang desquels les départements, métropoles ou les EPCI.

Pour répondre à ces deux écueils préjudiciables à l'avancement de la réalisation des infrastructures cyclables indispensable au report modal, il est proposé d'introduire les Schéma régionaux des véloroutes dans les SRADDET.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	497 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD, LÉONHARDT, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN et MM. COLLIN, LABBÉ, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 BIS

Après l'article 22 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre V du code de la voirie routière est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Véloroutes

« Art. L. .... – Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes. Elles s'appuient sur des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État et de ses établissements publics, des départements, des métropoles, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. Elles sont composées de sections de routes à faible trafic, de chemins dotés du statut de voies vertes tels qu'il est défini à l'article R. 110-2 du code de la route, de pistes cyclables, de sections de chemins ruraux ou forestiers et, le cas échéant, des sections de routes à trafic modéré aménagées pour accueillir une circulation sécurisée des cyclistes. Les véloroutes peuvent être inscrites dans le schéma national ou un schéma régional, départemental ou intercommunal des véloroutes.

« Art. L. .... – Les véloroutes sont répertoriées au sein d'itinéraires d'intérêt régional et d'un schéma national des véloroutes, dans les conditions définies à l'article L. 1212-3-4 du code des transports. »

**OBJET**

Cet amendement propose d'inscrire une définition des véloroutes dans le code de la voirie routière. Cette définition qui permet de les considérer comme de véritables infrastructures de transports est également un préalable à leur intégration dans le domaine public routier. Pour favoriser la mobilité à vélo, sur des distances allant de 1 km à 15 km, il est

indispensable de proposer des itinéraires adaptés, sécurisés et maillés pensés pour la mobilité à vélo. Ces itinéraires existent aujourd'hui au niveau national ou régional, sous la responsabilité des collectivités territoriales traversées, il apparaît donc nécessaire que la loi encadre la création de ces infrastructures.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	701 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHÉ, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM et Marie MERCIER,  
M. HUSSON, Mme Laure DARCOS, MM. SAVIN, Henri LEROY, Daniel LAURENT et BRISSON,  
Mmes BONFANTI-DOSSAT et LASSARADE, MM. CHARON, SAURY, PRIOU et GREMILLET et  
Mmes DURANTON et BILLON

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 BIS

Après l'article 22 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre V du code de la voirie routière est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Véloroutes

« Art. L. .... – Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes. Elles s'appuient sur des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État et de ses établissements publics, des départements, des métropoles, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. Elles sont composées de sections de routes à faible trafic, de chemins dotés du statut de voies vertes tels qu'il est défini à l'article R. 110-2 du code de la route, de pistes cyclables, de sections de chemins ruraux ou forestiers et, le cas échéant, des sections de routes à trafic modéré aménagées pour accueillir une circulation sécurisée des cyclistes. Les véloroutes peuvent être inscrites dans le schéma national ou un schéma régional, départemental ou intercommunal des véloroutes.

« Art. L. .... – Les véloroutes sont répertoriées au sein d'itinéraires d'intérêt régional et d'un schéma national des véloroutes, dans les conditions définies à l'article L. 1212-3-4 du code des transports. »

**OBJET**

En complément de l'article 22 bis de la présente loi, il est utile de définir ce que sont les véloroutes.

Cette définition, qui permet de les considérer comme de véritables infrastructures de transports, est également un préalable à leur intégration dans le domaine public routier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	265 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, LE NAY, DELAHAYE, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN,  
MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON et MM. CAPO-CANELLAS et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 BIS

Après l'article 22 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-.... – La région est en charge de l'élaboration d'un schéma régional des véloroutes.

« Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles, s'intégrant de manière cohérente dans les itinéraires cyclables existant aux niveaux européen, national, départemental et intercommunal et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

« Les itinéraires doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Ils offrent un haut niveau de sécurité et facilitent les échanges multimodaux notamment en reliant les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières entre eux.

« Au 31 décembre 2025, chaque région doit avoir mis en place un schéma régional des véloroutes. »

**OBJET**

Le présent amendement vise à rendre obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

L'enjeu économique de ces schémas est très important puisqu'en 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui

choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaire global estimé à 2 milliards d'euros et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

En outre, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements « utilitaires ».

Enfin, le présent amendement donne une définition légale contraignante aux véloroutes, qui contrairement aux voies vertes ne font pas l'objet d'une définition contraignante.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	956 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GONTARD

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 BIS

Après l'article 22 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-.... – La région est en charge de l'élaboration d'un schéma régional des véloroutes.

« Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles, s'intégrant de manière cohérente dans les itinéraires cyclables existant aux niveaux européen, national, départemental et intercommunal et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

« Les itinéraires doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Ils offrent un haut niveau de sécurité et facilitent les échanges multimodaux notamment en reliant les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières entre eux.

« Au 31 décembre 2025, chaque région doit avoir mis en place un schéma régional des véloroutes. »

**OBJET**

Le présent amendement vise à rendre obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

L'enjeu économique de ces schémas est très important puisqu'en 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaire global estimé à 2 milliards d'euros et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

En outre, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements réguliers.

Enfin, le présent amendement donne une définition légale contraignante aux véloroutes, qui contrairement aux voies vertes ne font pas l'objet d'une définition contraignante.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	48 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, MM. Daniel LAURENT, VOGEL, MILON et Bernard FOURNIER,  
Mme DEROMEDI, M. RAPIN et Mmes CANAYER et DURANTON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22 TER

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2. – À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

OBJET

L'existence de l'article L.228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir.

Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L.228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Cet amendement vise tout d'abord à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière serait réalisée ou rénovée. En effet, de plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer en vélo entre les agglomérations, dans des conditions sécurisées. Or la voirie départementale, entre les agglomérations, est souvent trop dangereuse pour les cyclistes. Des itinéraires sécurisés sont actuellement réalisés à la seule discrétion des maîtres d'ouvrage. Il est indispensable que les intérêts des cyclistes, en termes de sécurité notamment, soient également pris en compte lorsque la voirie urbaine et interurbaine fait l'objet d'une création ou d'une rénovation. Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables entre agglomérations.

De plus, il convient de rationaliser la rédaction de cet article, afin qu'il soit bien clair, comme l'a affirmé la jurisprudence administrative à de nombreuses reprises, que les « besoins et contraintes de la circulation » peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable à mettre en œuvre, mais pas sur la mise au point elle-même de cet aménagement cyclable, qui est obligatoire si la voirie est créée ou rénovée.

En outre, la possibilité actuelle de satisfaire l'obligation légale par un simple « marquage au sol » a permis à certains maîtres d'ouvrage de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cyclistes et d'ignorer ainsi leur sécurité dans des conditions de trafic parfois extrêmement denses et dangereuses. Il convient dès lors de corriger cela en prévoyant que les itinéraires cyclables devront être, quelle que soit l'option choisie, « sécurisés ».

De même, une application parfois quelque peu négligente de l'article L.228-2 du code de l'environnement a conduit à la création d'itinéraires cyclables en 'patchwork', c'est-à-dire non continus ou interrompus, spécialement au niveau des carrefours, où le risque d'accident est justement le plus grand pour les cyclistes. Pour pallier cela, il convient de prévoir que les itinéraires cyclables seront « continus ».

Enfin, les orientations du plan de déplacements urbains n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article L.228-2 du code de l'environnement, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises. Cette référence, qui est génératrice de confusion et de contentieux, doit donc être supprimée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	360
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22 TER

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2. – A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

**OBJET**

L'article L.228-2 du code de l'environnement a permis depuis 1996 la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables mais sa rédaction a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives dont il convient de tirer les enseignements. Cet amendement propose donc une nouvelle rédaction qui répond à cinq objectifs.

De plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer à vélo entre les agglomérations en toute sécurité sans que la voirie départementale ne le permette car la sécurisation des itinéraires est actuellement à la seule discrétion des maîtres d'ouvrage. Cet amendement vise tout d'abord à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière serait réalisée ou rénovée. Ces dispositions permettront ainsi de construire progressivement un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables entre agglomérations. C'était l'objectif initial de la loi LAURE, mais la jurisprudence l'a interprété différemment. Cet amendement élargit donc le dispositif à toutes les voies (hors autoroute et voies rapides).

Dans la même logique, il vise à ajouter un critère de continuité des itinéraires cyclables pour pallier leur interruption régulière qui expose les usagers du vélo à un risque d'accident important, notamment au niveau des carrefours.

En outre, la possibilité actuelle de satisfaire l'obligation légale par un simple « marquage au sol » a permis à certains maîtres d'ouvrage de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cyclistes et d'ignorer ainsi leur sécurité dans des conditions de trafic parfois extrêmement denses et dangereuses.

Il convient dès lors de corriger cela en prévoyant que les itinéraires cyclables devront être, quelle que soit l'option choisie, « sécurisés ».

Cet amendement vise ensuite à repreciser la notion de « besoins et contraintes de la circulation » en le repositionnant dans la phrase. En effet, celle-ci ne doit pas être utilisée pour apprécier la possibilité ou non de réaliser un aménagement cyclable en fonction des contraintes de circulation, mais pour apprécier le type d'aménagement cyclable à réaliser en fonction des contraintes de circulation. La formulation précédente a entraîné à plusieurs reprises la remise en cause de la mise en œuvre des aménagements cyclables dans l'interprétation de la jurisprudence administrative.

Enfin, l'amendement vise à supprimer la référence aux orientations du plan de déplacements urbains qui n'ont pas d'effet sur l'obligation posée et n'a pas d'autre effet que de générer de la confusion et du contentieux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	825
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 22 TER

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2. – À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

**OBJET**

L'existence de l'article L.228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Cet amendement vise tout d'abord à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière serait réalisée ou rénovée.

Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables entre agglomérations.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	296 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. FOUCHÉ, MALHURET, Alain MARC, WATTEBLED, DECOOL, CHASSEING, GUERRIAU et LAGOURGUE, Mme MÉLOT, M. BOULOUX, Mmes de CIDRAC et VULLIEN, M. BONNECARRÈRE, Mmes GUIDEZ et PROCACCIA, MM. LAMÉNIE et HENNO, Mme DURANTON, M. BABARY, Mme RAIMOND-PAVERO et M. GRAND

ARTICLE 22 TER

Rédiger ainsi cet article :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2-.... – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité rurale, ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national vélo, lorsqu'ils existent. »

OBJET

La voirie interurbaine se distingue par sa très grande diversité, en termes de vitesses, de nature de trafic, de configuration géographique. Or, l'aménagement des pistes cyclables doit répondre à des principes rigoureux de conception, et être très adapté au contexte local, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée et l'investissement peu opérant.

C'est pourquoi, la réalisation d'un aménagement cyclable en site interurbain doit faire l'objet d'étude de faisabilité entre le gestionnaire de la voirie et la ou les AOM afin d'analyser la sécurité du projet, sa pertinence par rapport aux objectifs de l'aménagement, son coût, le respect des schémas déjà arrêtés.

Tel est l'objet de cet amendement



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	47 rect. bis
----------------	--------------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BONHOMME et BASCHER, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et  
REGNARD, Mme BRUGUIÈRE, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. VOGEL,  
MILON et Bernard FOURNIER, Mme DEROMEDI, MM. RAPIN et CUYPERS, Mme CANAYER,  
M. KAROUTCHI, Mme DURANTON et M. SIDO

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 22 TER

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Le second alinéa du même article L. 228-2 du code de l'environnement est supprimé.

OBJET

Les orientations du plan de déplacements urbains n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article L.228-2 du code de l'environnement, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises. Cette référence, qui est génératrice de confusion et de contentieux, doit donc être supprimée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	248 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. Loïc HERVÉ, LONGEOT, HENNO et BONNECARRÈRE, Mme GUIDEZ, MM. PRINCE, LE NAY, MÉDEVIELLE, CANEVET et KERN, Mmes SAINT-PÉ, LOISIER et BILLON, MM. LOUAULT, JANSSENS et MOGA et Mmes TETUANUI, JOISSAINS et Catherine FOURNIER

ARTICLE 23

Alinéa 11, première phrase

Remplacer les mots :

gestionnaire de réseau

par les mots :

maître d'ouvrage

OBJET

Amendement de coordination.

L'article L.341-2 du code de l'énergie prévoit que les raccordements aux réseaux de distribution d'électricité peuvent être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage soit des gestionnaires de ces réseaux, soit des autorités organisatrices de la distribution publique d'électricité (AODE) mentionnées à l'article L.121-4, conformément à la répartition opérée à cet effet dans les cahiers de charges de concession ou les règlements de service des régies.

Il convient par conséquent de modifier la nouvelle rédaction du texte adopté par la Commission, qui a été détachée de l'article L.341-2 au motif que la proposition de relever la part du coût de raccordement couverte par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), en portant son niveau maximal de 40 % à 75 %, a une durée d'application limitée dans le temps (jusqu'au 31 décembre 2021).

Il ne doit y avoir aucune ambiguïté sur le fait que les demandes de raccordement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public pourront bénéficier de cette disposition temporaire, si elles remplissent les conditions et ce quel que soit le maître d'ouvrage des travaux de raccordement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	253 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Daniel LAURENT, Mme IMBERT, MM. BOUCHET et CHAIZE, Mmes DEROMEDI et DURANTON et MM. GENEST, Bernard FOURNIER, VASPART, REVET, LEFÈVRE, BONHOMME, LE GLEUT, POINTEREAU, PONIATOWSKI, GREMILLET, LAMÉNIE et Jean-Marc BOYER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 23

Alinéa 11, première phrase

Remplacer les mots :

gestionnaire de réseau

par les mots :

maître d'ouvrage

OBJET

Amendement de coordination.

L'article L.341-2 du code de l'énergie prévoit que les raccordements aux réseaux de distribution d'électricité peuvent être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage soit des gestionnaires de ces réseaux, soit des autorités organisatrices de la distribution publique d'électricité (AODE) mentionnées à l'article L.121-4, conformément à la répartition opérée à cet effet dans les cahiers de charges de concession ou les règlements de service des régies.

Par conséquent, l'objet du présent amendement vise à modifier la nouvelle rédaction du texte adopté par la commission de l'aménagement, du territoire et du développement durable du Sénat, qui a été détachée de l'article L.341-2 au motif que la proposition de relever la part du coût de raccordement couverte par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), en portant son niveau maximal de 40 % à 75 %, a une durée d'application limitée dans le temps (jusqu'au 31 décembre 2021).

Enfin, il convient de préciser que les demandes de raccordement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public pourront bénéficier de cette disposition temporaire, si elles remplissent les conditions et ce quel que soit le maître d'ouvrage des travaux de raccordement.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	458 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. REQUIER, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et VALL

ARTICLE 23

Alinéa 11, première phrase

Remplacer les mots :

gestionnaire de réseau

par les mots :

maître d'ouvrage

OBJET

Amendement de coordination.

L'article L.341-2 du code de l'énergie prévoit que les raccordements aux réseaux de distribution d'électricité peuvent être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage soit des gestionnaires de ces réseaux, soit des autorités organisatrices de la distribution publique d'électricité (AODE) mentionnées à l'article L.121-4, conformément à la répartition opérée à cet effet dans les cahiers de charges de concession ou les règlements de service des régies.

Il convient par conséquent de modifier la nouvelle rédaction du texte adopté par la Commission, qui a été détachée de l'article L.341-2 au motif que la proposition de relever la part du coût de raccordement couverte par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), en portant son niveau maximal de 40 % à 75 %, a une durée d'application limitée dans le temps (jusqu'au 31 décembre 2021).

Il ne doit y avoir aucune ambiguïté sur le fait que les demandes de raccordement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public pourront bénéficier de cette disposition temporaire, si elles remplissent les conditions et ce quel que soit le maître d'ouvrage des travaux de raccordement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	933 rect.
----------------	--------------

17 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 23

I. Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 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 et des dispositifs d’alimentation et de sécurité nécessaires à l’installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Un décret en Conseil d’État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d’alimentation et de sécurité des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

II. Alinéa 30

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Cet amendement reprend l’ambition de la version initiale de l’alinéa 9 (devenu 13) modifié par l’amendement COM-488 en commission de l’aménagement du territoire et du développement durable.

L’amendement du gouvernement vise à ne pas restreindre l’ambition de la directive (UE) sur la performance énergétique des bâtiments 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, en exprimant une définition du pré-équipement fonctionnelle plutôt que prescriptive. En effet, le pré-équipement *via* les seuls conduits ne peut pas répondre à la réduction significative du prix de l’installation ultérieure d’une borne de recharge.

L’objectif et l’ambition de la directive susvisée est rappelée au considérant 25 : « *Fixer des exigences en matière d’électromobilité au niveau de l’Union pour le pré-équipement des emplacements de stationnement et l’installation de points de recharge est une façon*

*efficace de promouvoir les véhicules électriques dans un avenir proche tout en permettant de nouvelles évolutions à un coût moindre à moyen terme et à long terme. »*

Par ailleurs, elle permet de trouver un équilibre entre le droit en vigueur et la définition proposée par la DPEB, en permettant au pouvoir réglementaire de prévoir dans le cadre de pré-équipement, en sus des conduits, l'installation d'un tableau d'alimentation en réservant une puissance minimale de raccordement (qui ne correspond qu'à une fraction inférieure à 20 % des places pré-équipées afin de ne pas alourdir la charge financière). Conformément au droit en vigueur, les dispositifs de sécurité afférents à l'alimentation doivent également être inclus dans cette définition. L'efficacité de la modalité relative au droit à la prise précisée à l'article 24 de la LOM dépend aussi d'un pré-équipement réellement efficace pour baisser les coûts d'une installation de point de charge.

Enfin, cet amendement déplace l'alinéa 30 à l'alinéa 13 et le complète pour être cohérent avec la nouvelle rédaction de l'article L. 111-3-3



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	367 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHÉ et PROCACCIA, MM. del PICCHIA et PACCAUD,  
Mmes DESEYNE et DEROMEDI, M. VASPART, Mme LASSARADE, M. HUSSON,  
Mme LHERBIER, MM. CUYPERS et SIDO, Mmes CHAIN-LARCHÉ et DURANTON, MM. LE  
GLEUT, VOGEL et PRIOU, Mmes LAMURE et BILLON et M. RAPIN

ARTICLE 23

I. – Alinéas 14 et 24

Remplacer le mot :

jouxtent

par les mots :

ont une relation fonctionnelle avec

II. – Alinéas 19, 20 et 23

Remplacer le mot :

jouxtant

par les mots :

en relation fonctionnelle avec

III. – Alinéa 29

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet de supprimer l'obligation pour les parcs de stationnement visés au présent article, pour l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, de jouxter des bâtiments non résidentiels.

---

Les parcs de stationnement concernés seront donc ceux qui sont présents dans les bâtiments, ou ceux qui ont une relation fonctionnelle avec ces bâtiments.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	368 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PIEDNOIR, Mmes DEROCHÉ et PROCACCIA, MM. del PICCHIA et PACCAUD,  
Mmes DESEYNE, DEROMEDI et LASSARADE, M. HUSSON, Mme LHERBIER, MM. CUYPERS et  
SIDO, Mmes CHAIN-LARCHÉ et DURANTON, MM. LE GLEUT, VOGEL et PRIOU, Mme BILLON  
et M. RAPIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 23

Alinéa 31

Remplacer les mots :

un point

par les mots :

deux points

OBJET

Le projet de loi prévoit une obligation, pour les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de 20 places, de disposer d'une borne de recharge pour les véhicules électriques et hybrides avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Cette obligation de mise en place d'une seule borne de recharge, pour un parc de stationnement de 20 places, ou plus, semble trop peu ambitieuse pour atteindre l'objectif, poursuivi par ce texte, de transition vers des véhicules propres. Cette transition ne pourra avoir lieu que si elle est accompagnée d'un développement important du réseau des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.

Par ailleurs, il s'avère que le coût des travaux nécessaires à l'installation d'une borne de recharge n'est pas significativement plus important pour l'installation de deux bornes puisque les travaux de génie civil sont les mêmes.

Le présent amendement propose donc qu'à l'horizon 2025, les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de 20 places disposent non pas d'une borne de recharge pour véhicules électriques mais de deux minimum.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	393 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

M. GREMILLET, Mmes DEROMEDI et LAVARDE, MM. MORISSET et MAGRAS,  
Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. PIEDNOIR, REGNARD,  
RAISON, BONHOMME, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, MM. DUPLOMB et HUSSON et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 23 BIS

Après l'article 23 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les conditions dans lesquelles les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent de piloter la recharge et d'assurer la bidirectionnalité des flux sont précisées par un décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

**OBJET**

Comme la Commission de régulation de l'énergie (CRE) l'a rappelé dans un récent rapport, « le véhicule électrique, en tant que dispositif de stockage mobile, pourrait demain être une source de flexibilité pour le système électrique ».

Pour exploiter ce potentiel, il importe toutefois que la recharge de la batterie puisse être pilotée, notamment pour programmer la recharge en dehors des périodes de pointes de consommation, voire que l'infrastructure de recharge permette de restituer l'énergie accumulée dans la batterie du véhicule lorsque les besoins sont les plus importants - on parle alors de « flux bidirectionnels ».

En l'état du droit, seuls les points de recharge ouverts au public doivent être équipés d'un système permettant de piloter la recharge. Il pourrait donc être opportun, comme le recommande la CRE, d'étendre cette exigence de pilotabilité de la recharge aux bornes installées dans le tertiaire et l'habitat collectif.

Si le sujet de la recharge bidirectionnelle est sans doute moins mature, il gagnerait à être anticipé en réfléchissant dès à présent aux simplifications des prescriptions techniques qui pourraient en faciliter le développement, au bénéfice du système électrique.

Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N <sup>o</sup>	1044
----------------	------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 25

I. - Alinéa 12

1<sup>o</sup> Remplacer les mots :

Avant l'article L. 446-2, est insérée

par les mots :

Est ajoutée

2<sup>o</sup> Supprimer les mots :

et l'article L. 446-6 tel qu'il résulte du e du présent 2<sup>o</sup>

II. - Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

e) La section 2, telle qu'elle résulte du d du présent 2<sup>o</sup>, est complétée par un article L. 446-6 ainsi rédigé :

III. - Après l'alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

f) Est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	934
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 25

Alinéa 49

Remplacer le mot :

délibération

par les mots :

décret pris après avis

OBJET

Cet amendement vise à rétablir le texte initial de l'alinéa 49 de l'article 25.

La différence entre le texte initial et le texte amendé en commission porte sur la manière de fixer les conditions dans lesquelles les stations de GNV pourront se raccorder aux réseaux de transport de gaz naturel, par dérogation au principe de priorité de raccordement aux réseaux de distribution.

Le texte initial prévoyait que ces conditions étaient fixées par un décret pris après avis de la CRE ; le texte de la commission a remplacé le décret par une délibération de la CRE.

Les enjeux associés au raccordement d'une station de ravitaillement de gaz naturel comprimé ne se limitent pas à l'optimisation des réseaux gaziers, mais relèvent également de l'organisation des transports.

Au regard de ces enjeux multiples, un encadrement de la mesure par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie est privilégié.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	336 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. HUSSON et PIEDNOIR, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, MM. VASPART et MAYET, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. BRISSON, Mme DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, GREMILLET et RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 3<sup>o</sup> de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »

II. - Les dispositions de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du I du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

**OBJET**

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques.

Pour s'inscrire dans l'esprit du projet de loi d'orientation des mobilités et assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente ainsi une véritable alternative pour les territoires ruraux et péri-urbains.

Sa grande autonomie, son coût d'achat, proche de celui des véhicules classiques, et le coût du carburant inférieur de 20 à 30% aux carburants classiques en font un vecteur de mobilité propre, abordable, et adapté aux besoins des Français. À cela s'ajoute une empreinte CO<sub>2</sub> du GNV, meilleure que celle du diesel et une empreinte CO<sub>2</sub> du bioGNV équivalente à celle de l'électricité renouvelable.

L'étude d'impact du projet de loi d'orientation des mobilités rappelle d'ailleurs que cette alternative est « un moyen d'action pour la transition énergétique permettant la maturation d'une filière plus vertueuse que le pétrole et qui a vocation à évoluer vers le BioGNV afin de répondre à nos engagements sur le climat. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	498 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. GOLD, LÉONHARDT, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. LABBÉ et CASTELLI, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 3<sup>o</sup> de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« (...) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »

II. - Les dispositions de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du I du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

**OBJET**

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques.

S'inscrivant dans l'esprit du présent projet de loi et en vue d'assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente une véritable alternative pour les territoires ruraux et périurbains.

---

Cet amendement entend donc, via les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), impliquer davantage les acteurs territoriaux, sous la coordination des régions, dans le déploiement de points d'avitaillement GNV/bioGNV, de manière complémentaire à la mobilité électrique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	821 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 3<sup>o</sup> de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« (...) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »

II. - Les dispositions de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du I du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

**OBJET**

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques.

Pour s'inscrire dans l'esprit du projet de loi d'orientation des mobilités et assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente ainsi une véritable alternative pour les territoires ruraux et péri-urbains. Mais force est de constater, qu'aujourd'hui, la France est très en retard dans le déploiement des stations GNV et bioGNV pour les véhicules légers ; avec 95 stations publiques, la France est loin derrière la majorité de ses voisins européens tels que l'Italie



(1 250 stations), l'Allemagne (860 stations), la Belgique (100 stations), la Suisse (150 stations) ou la Suède (185 stations).

Pour répondre à l'enjeu fondamentale d'une transition énergétique acceptable économiquement pour les Français et adaptée à leurs besoins, une stratégie de déploiement des stations d'avitaillement doit être engagée.

Cet amendement entend, via les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), impliquer davantage les acteurs territoriaux, sous la coordination des régions, dans le déploiement de points d'avitaillement GNV/bioGNV, de manière complémentaire à la mobilité électrique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	884 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, MM. GOLD, LÉONHARDT, Alain BERTRAND, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. DANTEC, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa du I de l'article 41 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « à hydrogène, » ;

2<sup>o</sup> Après les mots : « objectif l'installation, », sont insérés les mots : « d'ici à 2028, d'au moins 1 000 stations de recharge à hydrogène et, ».

**OBJET**

Le présent amendement complète l'objectif de l'article 41 de la loi du 17 août 2015 fixant à un minimum de sept millions de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030, avec un objectif de déploiement de stations de recharge à hydrogène, en cohérence avec les cibles du Plan de déploiement de l'hydrogène.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	54 rect. sexies
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. BONNECARRÈRE, Alain MARC et LE NAY, Mmes DEROMEDI, BRUGUIÈRE et FÉRAT, MM. HUGONET, LEFÈVRE, MOGA et CHEVROLLIER, Mmes PROCACCIA et DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. HENNO, DAUBRESSE, PIEDNOIR, LAMÉNIE, del PICCHIA et GUENÉ, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL, CHASSEING et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. CHARON, DECOOL, Henri LEROY, JANSSENS et HUSSON, Mmes Anne-Marie BERTRAND et RAIMOND-PAVERO, M. KAROUTCHI, Mme BERTHET, M. DARNAUD, Mme BILLON, M. BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. SAVARY, Mme IMBERT, M. BABARY et Mme NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa du I de l'article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi modifié :

1° Après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « à hydrogène, » ;

2° Après les mots : « objectif l'installation, » ; sont insérés les mots « d'ici à 2028, de 400 à 1000 stations de recharge à hydrogène et, ».

**OBJET**

Le développement des carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représentent un levier important pour la transition du secteur des transports, en particulier celles du transport routier et du transport fluvial.

Les véhicules électriques à batterie et à hydrogène permettent de limiter la dépendance à l'égard du pétrole, à contribuer à la dé-carbonisation du secteur, et à atténuer l'impact environnemental des déplacements.

Leur développement requiert une implication de l'État et des collectivités territoriales. De même, Il est nécessaire d'assurer une visibilité aux entreprises afin de faciliter les investissements dans la technologie des véhicules propres.

L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030.

Le présent amendement propose de compléter cet objectif par un déploiement de stations de recharge à hydrogène, en cohérence avec les cibles du Plan de déploiement de l'hydrogène. La mesure s'inscrit dans la nécessité de diversifier le mix énergétique du parc automobile et la complémentarité d'usages entre véhicules électriques adaptés aux trajets courts et véhicules à hydrogène pour les plus longues distances.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	725 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme TOCQUEVILLE, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa du I de l'article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi modifié :

1° Après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « à hydrogène, » ;

2° Après les mots : « objectif l'installation, » ; sont insérés les mots « d'ici à 2028, de 400 à 1000 stations de recharge à hydrogène et, ».

**OBJET**

Le développement des carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représente un levier important pour la transition du secteur des transports, en particulier celles du transport routier et du transport fluvial. Les véhicules électriques à batterie et à hydrogène permettent de limiter la dépendance des transports à l'égard du pétrole, à contribuer à la décarbonation du secteur, et à atténuer l'impact environnemental des déplacements (émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques).

Leur développement requiert une implication de l'État et des collectivités territoriales. Il est nécessaire d'assurer de la visibilité aux entreprises pour faciliter les investissements dans la technologie des véhicules à carburant plus propre.

Il appartient en particulier d'accélérer le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules zéro émission. À titre d'exemple, le Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique prévoit des objectifs, repris dans le projet

actuel de PPE 2019- 2023/2024-2028, de 100 stations de distribution d'hydrogène en 2023 et d'une cible haute de 1 000 stations en 2028.

Cette ambition doit pouvoir pleinement s'inscrire parmi les objectifs de la politique de déploiement d'infrastructures de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030. Le présent amendement propose de compléter cet objectif avec un objectif de déploiement de stations de recharge à hydrogène, en cohérence avec les cibles du Plan de déploiement de l'hydrogène. La mesure s'inscrit en cohérence avec la nécessité de diversifier le mix énergétique du parc automobile et avec la complémentarité d'usages entre véhicules électriques adaptés aux trajets courts et véhicules à hydrogène pour les plus longues distances.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	935
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 25 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article adopté en commission modifie l'objectif du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) en le ciblant sur la réduction de la consommation des énergies fossiles, et liste un certain nombre d'actions pouvant être prises en compte dans le cadre de ce dispositif, notamment la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement de véhicules, ou encore la création, l'entretien ou l'exploitation de services de transport collectifs de voyageurs.

Or, toutes les énergies doivent être économisées, y compris bien sûr l'électricité d'origine nucléaire, mais aussi les énergies renouvelables qui sont précieuses et ne doivent pas être gaspillées. L'objectif de neutralité carbone à horizon 2050 ne pourra être atteint qu'avec une amélioration significative de l'efficacité énergétique, ce qui nécessite de préserver une ambition forte pour les économies d'énergie, dans tous les secteurs.

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie est le principal outil en faveur de l'efficacité énergétique dans tous les secteurs, qu'il s'agisse du secteur résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports ou des réseaux.

D'autres outils existent pour le développement des énergies décarbonées et pour réduire les consommations d'énergie fossile, et le dispositif des certificats d'économie d'énergie contribue notamment à la réduction de ces consommations, sans qu'il soit nécessaire de modifier ses objectifs, ce qui porterait atteinte à la politique d'efficacité énergétique.

Par ailleurs, les dispositions de l'article relèvent pour l'essentiel du niveau réglementaire et son objectif est déjà largement satisfait.

En particulier, de nombreux programmes certificats d'économie d'énergie existent déjà dans le domaine de la logistique et de la mobilité économes en énergies fossiles, tels que les programmes Advenir pour les bornes de recharge électrique, le programme Moebius pour le développement des bus électriques, le programme « Engagements volontaires

pour l'environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs » (EVE), le programme Wimoov d'accompagnement des personnes en situation de précarité et plusieurs programmes pour le développement du vélo.

Au total, ce sont déjà plus de 133 M€ qui seront mobilisés ces deux prochaines années pour le secteur des transports dans le cadre des programmes certificats d'économie d'énergie, et le nouvel appel à programmes certificats d'économie d'énergie qui sera lancé dans les toutes prochaines semaines portera notamment sur les transports.

De plus, les acteurs peuvent bénéficier de certificats d'économie d'énergie au travers d'opérations dites « standardisées » pour déployer de nombreuses actions et investissements tels que l'optimisation de véhicules ou l'achat de véhicules propres (secteurs routier, naval, ferroviaire, matériel de transport combiné), ou encore des formations à l'écoconduite.

Le secteur des transports représente une part croissante dans le dispositif des certificats d'économie d'énergie, et le Gouvernement veillera à cette bonne mobilisation.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	857 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GREMILLET, Mmes DEROMEDI et LAVARDE, MM. MORISSET et MAGRAS,  
Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. REGNARD, RAISON,  
BONHOMME, LONGUET, PIERRE et PONIATOWSKI et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 25 BIS

Compléter cet article par les mots :

ou encore la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes comme les routes solaires

**OBJET**

L'article 25 bis vise à flécher davantage les Certificats d'Economie d'Energie (CEE) vers le secteur des transports, et ainsi mettre à la disposition des collectivités publiques ou des acteurs privés de nouvelles sources de financement d'actions concourant au développement de la mobilité propre.

Cet amendement propose de compléter la liste des actions éligibles aux CEE dans le domaine des transports telle qu'établie à l'article 25 bis, en l'étendant à la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes comme les routes solaires. Cette technologie, actuellement en cours d'expérimentation, qui permet d'alimenter des petits équipements tel que l'éclairage public ou la signalisation routière, apporte des perspectives intéressantes, notamment aux Collectivités territoriales, bien que son coût soit encore élevé et son rendement limité.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	64 rect. quinq uies
----	------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. BONNECARRÈRE, Alain MARC et DANESI, Mmes DEROMEDI et BRUGUIÈRE, MM. DÉTRAIGNE, HUGONET et LEFÈVRE, Mmes DURANTON et MICOULEAU, MM. HENNO, DAUBRESSE, LAMÉNIE et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL, CHASSEING et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. CHARON, Henri LEROY et JANSSENS, Mmes Anne-Marie BERTRAND et RAIMOND-PAVERO, M. DARNAUD et Mmes IMBERT et NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25 BIS

Après l'article 25 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 1° de l'article L. 221-1 du code de l'énergie, les mots : « carburants automobiles » sont remplacés par les mots : « supercarburants et gazole ».

**OBJET**

Dès 2004, la filière GPL s'est portée volontaire pour participer à la phase initiale du dispositif des CEE. La loi portant engagement national pour l'environnement a étendu le dispositif aux carburants.

Il se trouve que le GPL est le seul carburant alternatif concerné par ce dispositif.

Les conditions du marché et la complexité de mise en œuvre du dispositif fragilisent ces entreprises du secteur. En effet, le marché du GPL est en décroissance de 10% depuis 5 ans. Le réseau bien que suffisamment développé est fragile. Ce dispositif accroît la pression sur la filière qui continue d'investir, en particulier dans le développement du BioGPL.

Dans le projet de Programmation pluriannuelles de l'énergie 2019-2023, le Gouvernement fixe l'objectif de développer le carburant alternatif GPL et le BioGPL. Par cohérence et afin de soutenir le développement de ce carburant alternatif, il semble nécessaire de l'exclure du calcul des obligations de CEE.

Cet amendement vise à demander l'exclusion du GPL utilisé comme carburant du dispositif des CEE et d'une manière générale les carburants alternatifs dans leur ensemble.

Le cadre fixé par la Directive 2012/27/UE permettant aux États Membres de ne pas imposer cette obligation aux distributeurs d'énergie de petite taille, aux petites entreprises de vente d'énergie au détail et aux petits secteurs énergétiques afin de ne pas leur imposer une charge administrative disproportionnée.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	66 rect. quinq uies
----	------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. BONNECARRÈRE, Alain MARC et LE NAY, Mmes SOLLOGOUB, DEROMEDI, BRUGUIÈRE et FÉRAT, MM. DÉTRAIGNE, HUGONET, LEFÈVRE, MOGA et CHEVROLLIER, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. LONGEOT, HENNO, DAUBRESSE, LAMÉNIE et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL, CHASSEING et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. CHARON et DECOOL, Mme LOPEZ, MM. Henri LEROY et JANSSENS, Mmes Anne-Marie BERTRAND et RAIMOND-PAVERO, MM. KAROUTCHI et DARNAUD, Mmes BILLON et IMBERT, M. BABARY et Mme NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après les mots : « ou les véhicules », la fin du 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement est ainsi rédigée : « qui utilisent un carburant alternatif tel que défini par la Directive 2014/94/UE du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. »

**OBJET**

Les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne pourront être atteints que par la diversification du mix énergétique et le développement de toutes les énergies alternatives.

La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LRECV) dans son article 37, définit les véhicules à faibles émissions « comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret. ».

Ces critères sont restrictifs. Ils limitent la définition aux véhicules électriques et hydrogène, laissant de côtés les autres carburants alternatifs (GPL, biocarburants, GNL...) ce qui diminue donc la portée de la mesure pour atteindre les objectifs fixés.

Dans ce contexte, nous proposons de remplacer la notion de « véhicules produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » par celle de véhicules qui utilisent un carburant alternatif au sens de la Directive 2014/94/UE du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Les carburants alternatifs comprennent notamment : le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé (GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié (GNL)), et le gaz de pétrole liquéfié (GPL).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	164 rect. bis
----------------	---------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-.... ainsi rédigé :

« Art. L. 224-.... – Les entreprises lorsqu'elles gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

L'administration, les entreprises et les loueurs de véhicules représentent aujourd'hui 50 % des achats de véhicules légers neufs. La part d'achat des véhicules à faibles émissions par ces acteurs est encore très faible (2,3 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables confondus) contrairement à celle des véhicules diesel, encore largement majoritaire (85 % contre moins de 20 % pour les particuliers).

Ce constat va à l'encontre de l'urgence climatique et de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effets de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a déjà introduit des quotas de renouvellement de flottes dans une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions pour l'État et ses établissements publics et de 20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales.

Les dernières études sur l'évolution du coût global de possession (TCO) du véhicule électrique ont démontré qu'il était, dans la plupart des cas, inférieur à celui de ses équivalents thermiques (inférieur de 3 % par rapport à un véhicule diesel et de 5 % par rapport à un véhicule essence, dès quatre ans de possession selon une étude UFC Que Choisir).

Le présent amendement vise à examiner l'opportunité de définir des objectifs réalistes et ambitieux de renouvellement de flottes en faveur des véhicules à faibles émissions, pour les entreprises.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	491 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. DANTEC, ARTANO et ROUX, Mme LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE, MM. ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, une part minimale de véhicule à faibles et très faibles émissions, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

**OBJET**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a tracé des objectifs à horizon 2020 de part minimale de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement du parc des voitures particulières appartenant à l'État et à ses établissements (50% de véhicules à faibles émissions), aux collectivités publiques (20%), et aux loueurs de véhicules automobiles, exploitants de taxis et de VTC exploitant un parc de plus de 10 véhicules (10%).

Il s'agit ici de compléter ces trajectoires par des obligations concernant les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules. Compte tenu des objectifs du Plan Climat et du fait que le renouvellement du parc en véhicules à faibles émissions et le développement du véhicule électrifié passent notamment par les flottes publiques et privés qui jouent un rôle majeur dans la diffusion des nouvelles technologies, il est nécessaire de fixer des trajectoires d'engagement de ces acteurs. Tel est le sens du présent amendement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	489 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. DANTEC et ARTANO, Mme LABORDE, MM. GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE,  
MM. ARNELL, CORBISEZ, COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY,  
GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, une part minimale de 10 % de véhicules à faibles et très faibles émissions, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement, de 40 % avant 2030 et de 100 % avant 2040.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

**OBJET**

La loi relative à la de transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a tracé des objectifs à horizon 2020 de part minimale de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement du parc des voitures particulières appartenant à l'État et à ses établissements (50% de véhicules à faibles émissions), aux collectivités publiques (20%), et aux loueurs de véhicules automobiles, exploitants de taxis et de VTC exploitant un parc de plus de 10 véhicules (10%).

Il s'agit ici de compléter ces trajectoires par des obligations concernant les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules en fixant un seuil de 10% de véhicules faibles ou très faibles émissions dès renouvellement des parcs avant 2025, puis progressivement de 40% avant 2030 et 100% avant 2040 (en conformité avec les objectifs de fin de vente des véhicules thermiques fixés par le Plan Climat de la France).

Compte tenu des objectifs du Plan Climat et du fait que le renouvellement du parc en véhicules à faibles émissions et le développement du véhicule électrifié passent notamment par les flottes publiques et privés qui jouent un rôle majeur dans la diffusion des nouvelles technologies, il est nécessaire de fixer des trajectoires d'engagement de ces acteurs. Tel est le sens du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	490 rect. bis
----------------	---------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC et ARTANO, Mme LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE, MM. ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 224-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 224-... ainsi rédigé :

« Art. L. 224-.... – Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

La loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) a tracé des objectifs à horizon 2020 de part minimale de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement du parc des voitures particulières appartenant à l'État et à ses établissements (50% de véhicules à faibles émissions), aux collectivités publiques (20%), et aux loueurs de véhicules automobiles, exploitants de taxis et de VTC exploitant un parc de plus de 10 véhicules (10%).

Il s'agit ici de compléter ces trajectoires par des obligations concernant les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules en fixant un seuil de 10% de véhicules faibles ou très faibles émissions dès renouvellement des parcs avant 2025.

Compte tenu des objectifs du Plan Climat et du fait que le renouvellement du parc en véhicules à faibles émissions et le développement du véhicule électrifié passent notamment par les flottes publiques et privés qui jouent un rôle majeur dans la diffusion

---

des nouvelles technologies, il est nécessaire de fixer des trajectoires d'engagement de ces acteurs. Tel est le sens du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	877 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

Mmes PRÉVILLE, TOCQUEVILLE et CONWAY-MOURET et MM. TOURENNE, Patrice JOLY et DAUDIGNY

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 224-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 224-... ainsi rédigé :

« Art. L. 224-.... – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du code de l'environnement. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

II. – Les VI et VII de l'article 37 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

**OBJET**

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose des obligations minimales de véhicules à faibles émissions pour les flottes publiques de plus de 20 véhicules automobiles (articles L224-7 et L.224-8 du code de l'environnement), ainsi que pour les loueurs de véhicules, les taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

Les véhicules à faibles émissions sont définis comme des véhicules électriques ainsi que des véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre, fixés à 60 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre par le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017.

Ces proportions de véhicules propres sont fixées à 20 % pour les collectivités et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, et à 50 % pour l'État et ses établissements publics. Pour les flottes privées, elles sont fixées à hauteur de 10 % avant 2020.

Afin de poursuivre des objectifs cohérents et ambitieux de lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>, le présent amendement vise à réhausser les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de véhicules d'entreprises, en doublant les obligations actuelles avant 2022. Il est également proposé de transférer ces dispositions de la loi du 17 août 2015 au code de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	883 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO, GOLD et LÉONHARDT, Mme COSTES et MM. GUÉRINI et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 224-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 224-... ainsi rédigé :

« Art. L. 224-.... – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du code de l'environnement. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du présent code. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

II. – Les VI et VII de l'article 37 de la loi n<sup>o</sup> 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

**OBJET**

L'objet du présent amendement est de modifier à la hausse les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de véhicules d'entreprises, en doublant les obligations actuelles avant 2022. Est également prévu de codifier ces dispositions de la loi du 17 août 2015 dans le code de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	487 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, CORBISEZ et GABOUTY, Mme GUILLOTIN et MM. LABBÉ, CASTELLI, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre 1<sup>er</sup> du titre II du livre 1<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Évolution des flottes de véhicules

« Art. L. 3121-.... – Les exploitants de taxis définis à l'article L. 3121-1, qui gèrent un parc de plus de dix véhicules automobiles d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent lors du renouvellement de leur parc au moins 20 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, 50 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et 100 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030.

« Les exploitants fournissent annuellement un bilan de mise en œuvre des dispositions prévues au présent article.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

Cet amendement vise à introduire des objectifs réalistes et ambitieux de renouvellement de flottes en faveur des véhicules à très faibles émissions, pour les exploitants de taxis gérant un parc de plus de dix véhicules automobiles.

Bien que certaines compagnies aient déjà intégré dans leurs flottes une part de véhicules à faibles émissions, celle-ci reste largement inférieure à celle des véhicules diesel, encore largement majoritaire, participant de fait à la pollution atmosphérique dans les centres urbains avec un impact important en matière de santé publique.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a déjà introduit des quotas de renouvellement de flottes dans une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions pour l'État et ses établissements publics et de 20% pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales.

Il convient désormais que les sociétés de taxis participent pleinement à ce changement. Elles y trouveront par ailleurs des avantages économiques certains, les dernières études sur l'évolution du coût global de possession (TCO) du véhicule électrique ayant démontré qu'il était, dans la plupart des cas, inférieur à celui de ses équivalents thermiques (inférieur de 3% par rapport à un véhicule diesel et de 5% par rapport à un véhicule essence, dès quatre ans de possession).





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	486 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD et LÉONHARDT, Mme JOUVE, MM. ARNELL, CORBISEZ et GABOUTY, Mme GUILLOTIN et MM. LABBÉ, CASTELLI, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 3122-4-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3122-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-4-.... – Les exploitants de véhicules de transport avec chauffeur gérant un parc de plus de dix véhicules automobiles d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent lors du renouvellement de leur parc au moins 20 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, 50 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et 100 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

**OBJET**

Cet amendement vise à introduire des objectifs ambitieux de renouvellement de flottes en faveur des véhicules à très faibles émissions, pour les exploitants de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) gérant un parc de plus de dix véhicules automobiles.

Bien que certaines compagnies aient déjà intégré dans leurs flottes une part de véhicules à faibles émissions, celle-ci reste largement inférieure à celle des véhicules diesel, encore largement majoritaire, participant de fait à la pollution atmosphérique dans les centres urbains avec un impact important en matière de santé publique.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a déjà introduit des quotas de renouvellement de flottes dans une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions pour l'État et ses établissements publics et de 20% pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales.

Il convient désormais que les sociétés de VTC participent pleinement à ce changement. Elles y trouveront par ailleurs des avantages économiques certains, les dernières études sur l'évolution du coût global de possession (TCO) du véhicule électrique ayant démontré qu'il était, dans la plupart des cas, inférieur à celui de ses équivalents thermiques (inférieur de 3% par rapport à un véhicule diesel et de 5% par rapport à un véhicule essence, dès quatre ans de possession).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	488 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO et GOLD, Mme JOUVE et MM. ARNELL, CORBISEZ, LABBÉ,  
CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les exploitants de taxis définis au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, des véhicules définis au 1<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement avant 2022.

Les conditions de ce renouvellement sont définies par décret en Conseil d'État.

**OBJET**

Cet amendement de repli permet d'être plus ambitieux que l'article 37 de la loi relative à la transition énergétique et pour la croissance verte (LTECV) de 2015 qui s'applique aux taxis et aux VTC pour verdir leur flotte. L'article 37 de la LTECV prévoit qu'avant 2020, les exploitants de plus de dix véhicules achètent, à chaque renouvellement, au moins 10 % de véhicules à faibles émissions. Il s'agit ici de doubler les obligations actuelles avant 2022 en exigeant que les exploitants de taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur acquièrent au moins 20 % de véhicules à faibles émissions sur la même période, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	727 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme TOCQUEVILLE, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 2<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Dans les mêmes conditions que les 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, une sous-proportion minimale de véhicules à très faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret, doit être atteinte au sein de la proportion minimale de véhicules à faibles émissions acquis ou utilisés lors du renouvellement du parc à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Un décret détermine cette part et les modalités d'application du présent alinéa. »

**OBJET**

L'article L224-7 du code de l'environnement fixe des obligations minimales de véhicules à faibles émissions pour les flottes publiques de véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes n'appartenant pas au secteur concurrentiel. Ces proportions minimales sont d'au moins 50 % lors du renouvellement du parc automobile pour l'État et ses établissements publics et d'au moins 20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales.

Les véhicules à faibles émissions sont définis par le décret n<sup>o</sup> 2017-24 du 11 janvier 2017 comme des voitures particulières et des camionnettes dont les émissions de gaz à effet de serre sont inférieures ou égales à 60 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde carbone. En revanche, ce décret ne définit aucun seuil d'émissions de polluants atmosphériques et ne permet dès lors pas au dispositif de poursuivre des objectifs pour la qualité de l'air.

Ce même décret définit cependant la catégorie des véhicules à très faibles émissions comme des voitures particulières et camionnettes dont la source d'énergie repose sur l'électricité et/ou l'hydrogène. Les mobilités électriques à batterie et à hydrogène n'émettent en effet ni gaz à effet de serre, ni polluants atmosphériques, et constituent des technologies complémentaires pour le déploiement à grande échelle d'un parc de véhicules propres.

Au titre de la République exemplaire, il est proposé d'encourager à compter de 2021 le développement des mobilités zéro émission en instaurant un sous objectif dédié aux véhicules à très faibles émissions au sein des parcs de véhicules à faibles émissions acquis ou nouvellement utilisés par les pouvoirs publics. Il est proposé que la part des véhicules à très faibles émissions soit fixée par décret. Cette mesure permettra d'anticiper la transposition de la directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie en cours de révision, qui s'apprête à renforcer les quotas de véhicules zéro émission sur les marchés publics. L'accord en trilogue du 11 février 2019 fixe en effet pour la France une part de 37,4 % de voitures et camionnettes propres à l'horizon 2025, les véhicules propres étant définis à des seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> inférieurs à 50 grammes par kilomètre. La directive prévoit de rabaisser ce seuil d'émissions à zéro à partir de 2026.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	882 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ, ARTANO, GOLD et LABBÉ, Mme COSTES et MM. DANTEC, GUÉRINI et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 2<sup>o</sup> de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Dans les mêmes conditions que les 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, une sous-proportion minimale de véhicules à très faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret, doit être atteinte au sein de la proportion minimale de véhicules à faibles émissions acquis ou utilisés lors du renouvellement du parc à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Un décret détermine cette part et les modalités d'application du présent alinéa. »

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet d'instaurer, à compter de 2021, un sous-objectif dédié aux véhicules à très faibles émissions au sein des parcs de véhicules à faibles émissions acquis ou nouvellement utilisés par les pouvoirs publics. Il est proposé que la part des véhicules à très faibles émissions soit fixée par décret.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	65 rect. quinq uies
----	------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. Alain MARC et DANESI, Mmes DEROMEDI et BRUGUIÈRE, MM. DÉTRAIGNE, HUGONET, LEFÈVRE et MOGA, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. LONGEOT, HENNO, DAUBRESSE, PIEDNOIR, LAMÉNIE et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. CHARON et DECOOL, Mme LOPEZ, MM. Henri LEROY et JANSSENS et Mmes Anne-Marie BERTRAND, RAIMOND-PAVERO, BILLON, IMBERT et NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au premier alinéa de l'article 265 sexies du code des douanes, après les mots : « d'identification 11 », sont insérés les mots : « et au butane et propane repris aux indices d'identification 30 ter et 31 ter ».

II. – 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.

**OBJET**

Les taxis bénéficient aujourd'hui d'un remboursement d'une fraction de la TICPE applicable uniquement au gazole et au supercarburant utilisés pour les besoins de leur activité professionnelle. Les conditions de ce remboursement sont inscrites à l'article 265 sexies du code des douanes.

Pour atteindre les objectifs environnementaux et sanitaires de l'État, il convient d'orienter les incitations pour encourager à l'adoption de solutions alternatives et au développement d'un parc moins polluant.

Cet amendement a pour objet d'inciter les taxis à utiliser le carburant GPL, en élargissant à ce carburant le remboursement d'une fraction de la TICPE.

Le GPL est une solution facile à adopter pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et polluants locaux. En conditions réelles de circulation, un véhicule GPL n'émet pratiquement pas de particules. Il contribue ainsi aux objectifs fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	33 rect. ter
----------------	--------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mmes VULLIEN, VERMEILLET et BILLON, MM. MOGA et CANEVET,  
Mme TETUANUI, MM. DÉTRAIGNE et BOCKEL, Mme SOLLOGOUB et MM. DELCROS,  
CIGIOTTI et MÉDEVIELLE

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime.

**OBJET**

Ce projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien doit toutefois également être pris en compte. En raison de sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles.

Parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants sont une solution incontournable. Le gouvernement a d'ailleurs lancé une feuille de route française pour les biocarburants aéronautiques.

La mise en place d'un mécanisme de soutien à la demande, pour assurer l'émergence d'un marché pérenne, est bien identifié comme une condition nécessaire à ce développement.

La France a un rôle primordial à jouer. Des grands groupes comme des start-up françaises innovantes proposent des solutions complémentaires pour développer ce marché et contribuer au verdissement du transport aérien ainsi qu'à la création d'emplois.

Les défis sont nombreux et les acteurs économiques ont besoin de confiance pour continuer à investir et bâtir des usines capables de fournir les quantités suffisantes de biocarburants à même d'approvisionner les aéroports directement.

Ces acteurs attendent donc les détails pratiques d'un accompagnement public pour l'émergence de cette filière. Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	434 rect. ter
----------------	---------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FOUCHÉ, Alain MARC, WATTEBLED, BIGNON, GUERRIAU, DECOOL et CHASSEING,  
Mmes de CIDRAC et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et MOGA, Mme DURANTON,  
MM. HENNO et LAMÉNIE, Mme PROCACCIA, M. BABARY, Mme RAIMOND-PAVERO et  
M. GRAND

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 26

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime.

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet de promouvoir les mobilités propres.

Le projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent : de par sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles.

Or, parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants font maintenant figure de solution incontournable. Le gouvernement a d'ailleurs lancé une feuille de route française pour les biocarburants aéronautiques.

La mise en place d'un mécanisme de soutien à la demande, pour assurer l'émergence d'un marché pérenne, est bien identifié comme une condition nécessaire à ce développement.

La France a un rôle primordial à jouer ici. Des grands groupes comme des start-up françaises innovantes proposent des solutions complémentaires pour développer ce marché et contribuer au verdissement du transport aérien. Des usines de production en France dans des zones rurales permettraient la création de centaines d'emplois, d'assurer des débouchés pour les résidus des industries agricoles et forestières ou de la biomasse ligno-cellulosique et de revitaliser ainsi une partie de nos territoires. Nous serions aussi en

phase avec les principes de l'économie circulaire en pouvant approvisionner directement plusieurs aéroports depuis des usines de proximité.

Les défis sont nombreux et les acteurs économiques ont besoin de confiance pour continuer à investir et bâtir ces usines capables de fournir les quantités suffisantes de biocarburants.

Ces acteurs attendent donc avec impatience les détails pratiques d'un accompagnement public pour l'émergence de cette filière. Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	669 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – À l'article L. 3261-2 du code du travail, après les mots : « services publics », sont insérés les mots : « , ou de services privés de location de vélo lorsqu'il n'existe pas d'offre publique ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

Cet amendement vise à élargir la possibilité de prise en charge des frais de transports publics par l'employeur en intégrant la location privée de vélos. Cette mesure participe à la promotion de la mobilité active et s'inscrit dans la continuité du Plan Vélo présenté par le gouvernement ces derniers mois.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	370 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. PIEDNOIR, Mme DEROCHE, M. SOL, Mme PROCACCIA, MM. SAVIN, del PICCHIA, PACCAUD, Bernard FOURNIER et LEFÈVRE, Mmes DESEYNE et DEROMEDI, MM. VASPART et GUENÉ, Mme LASSARADE, M. SIDO, Mme DURANTON, MM. LE GLEUT, VOGEL, PRIOU et GREMILLET et Mme BILLON

ARTICLE 26

I. – Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'avant-dernier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail est complété par les mots : « ou mettre gracieusement à disposition, dans ses locaux, une charge lente des véhicules électrique durant les heures d'ouverture de l'entreprise ».

II. – Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le c du 19<sup>o</sup> ter de l'article 81 du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... L'avantage résultant de la mise à disposition gracieuse, dans les locaux de l'employeur, d'une charge lente des véhicules électrique durant les heures d'ouverture de l'entreprise ; ».

III. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

et sont ajoutés les mots : « , et l'avantage mentionné au d du même 19<sup>o</sup> ter »

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

### **OBJET**

Le présent amendement vise à lever l'un des principaux obstacles au développement des véhicules électriques, l'absence de moyen de charge à domicile, en facilitant celle-ci sur le lieu de travail.

L'article 26 crée un « forfait mobilités durables » permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail, sous forme forfaitaire, s'ils utilisent un mode permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage.

Le présent amendement propose d'exonérer également de charges sociales et d'impôt sur le revenu la charge lente, à titre gracieux, des véhicules électriques des salariés sur leur lieu de travail.

La possibilité de le charger sur leur lieu de travail permet aux salariés ne disposant pas d'un moyen de charge à leur domicile d'utiliser un véhicule électrique.

De plus, l'exonération évite à l'employeur d'avoir à mettre en place un dispositif supplémentaire de comptage des consommations électriques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	50 rect.
----------------	-------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BONHOMME, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. GROSDIDIER et REGNARD,  
Mme BRUGUIÈRE, MM. Daniel LAURENT, MILON, PONIATOWSKI et Bernard FOURNIER,  
Mme DEROMEDI, M. RAPIN, Mmes CANAYER et DURANTON et MM. PERRIN, SIDO et  
HUSSON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

et les mots :

tout ou partie des

par le mot :

les

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.



**OBJET**

Le présent amendement a pour objectif de modifier profondément les modalités de transport des travailleurs en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

À ce titre, il rend l'indemnité kilométrique vélo ou « forfait mobilités durables » obligatoire, ce qui constitue une forte incitation, pour les travailleurs, à se déplacer en vélo ou en covoiturage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	165
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

L'article 26 crée un « forfait mobilités durables » que les employeurs peuvent proposer à leurs salariés afin de prendre en charge tout ou partie de leurs frais de déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail en vélo ou en tant que passager en covoiturage.

Les auteurs de cet amendement souhaitent rendre ce forfait obligatoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	417 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. Loïc HERVÉ, Mme SOLLOGOUB, MM. JANSSENS, BONNECARRÈRE et Alain  
MARC et Mme Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

L'article 26 crée un « forfait mobilités durables » que les employeurs peuvent proposer à leurs salariés afin de prendre en charge tout ou partie de leurs frais de déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail en vélo ou en tant que passager en covoiturage.

Le présent amendement rend la mise en place de ce forfait obligatoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	611 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

L'article 26 crée un « forfait mobilités durables » que les employeurs peuvent proposer à leurs salariés afin de prendre en charge tout ou partie de leurs frais de déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail en vélo ou en tant que passager en covoiturage.

Les auteurs de l'amendement estiment qu'il faut rendre la mise en place de ce forfait obligatoire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	844 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU et LAGOURGUE, Mme MÉLOT,  
MM. WATTEBLED et CUYPERS, Mme LHERBIER et MM. HENNO, DAUBRESSE et FOUCHÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à rendre le versement du forfait mobilités durables de droit au bénéficiaire des salariés qui se rendent sur leur lieu de travail en vélo ou en covoiturage.

Cette modification est cohérente avec l'obligation déjà faite à l'employeur de prendre en charge le prix des titres d'abonnements de transports publics souscrits par ses salariés (Art. L. 3261-2 du code du travail).

Cet amendement conduira à inciter les salariés à recourir aux mobilités durables pour se rendre sur leur lieu de travail.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	303 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mme de CIDRAC, M. VASPART, Mme DEROMEDI, MM. POINTEREAU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et MM. REVET, GREMILLET et PONIATOWSKI

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage

par les mots :

au moyen d'un vélo, vélo à assistance électrique, ou engin de déplacement personnel, pour leur location – achat – ou entretien, en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en tant qu'utilisateur de service d'auto-partage,

II. – Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Sont également éligibles, dans les conditions prévues pour les frais de carburant par l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés, utilisant leur véhicule personnel pour leurs déplacements domicile-travail, pour la réalisation d'actes d'éco-entretien de leur véhicule visant à la limitation de leurs émissions polluantes. Les modalités d'évaluation du niveau de pollution et de mise à niveau des véhicules sont fixées par décret. »

III. – Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

II. – Le 19<sup>o</sup> ter de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le a est complété par les mots : « , et 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 600 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques » ;

2° Le b est abrogé.

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

### **OBJET**

L'article 26 du projet de loi d'orientation des mobilités crée un « forfait mobilités durables » permettant aux entreprises et administrations de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un des modes de déplacement suivant : vélo, vélo à assistance électrique (VAE), covoiturage. L'enveloppe forfaitaire est d'un montant maximal de 400 euros, exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Cette évolution législative est un formidable levier de facilitation et de développement des mobilités responsables, mais il reste trop peu agile et par conséquent l'accompagnement des mobilités vertueuses et accessibles à tous les salariés reste très segmenté.

Les modes de déplacement des français se multiplient afin de combiner agilité et responsabilité environnementale.

Le vélo et VAE ne sont pas les seuls modes dits « actifs », c'est la raison pour laquelle le projet de loi d'orientation des mobilités traite également des engins de déplacement personnel (EDP).

De la même façon, le covoiturage – bien que particulièrement vertueux, n'est pas le seul mode de déplacement automobile responsable, l'auto-partage permet également d'utiliser le parc existant sans l'accroître.

Enfin, les déplacements résiduels de salariés en autosolisme non substituables perdurent dans certaines zones peu denses. Le défraiement partiel de l'employeur pourrait alors être dirigé vers les actes d'« Eco-diagnostic » / « Eco-entretien » pratiqués par les professionnels de la réparation-maintenance et afin de procéder à l'abaissement du taux d'émission d'un véhicule à hauteur de son niveau d'origine et ainsi d'éviter l'encrassement et la surémission du véhicule.

Cet amendement propose donc :

- d'élargir le scope du Forfait mobilité durable pour qu'il s'adapte aux besoins réels de mobilité des salariés, des besoins quotidiens, diversifiés et complémentaires ;
- pour en faire une seule enveloppe globale de 600 € par an ;
- et permettre le défraiement par les entreprises des modes de transports utilisés par les salariés dans leurs déplacements domicile-travail : frais de transport publics (transports en commun et abonnements aux services publics de vélo) ; frais de transports personnels (location, achat, entretien du vélo, VAE, EDP, covoiturage, auto-partage) ; frais de carburant et alimentation électrique (enveloppe existante de 200€) ; frais de dépollution du véhicule (éco-diagnostic / éco-entretien), avec la possibilité de combiner ces usages à tout moment.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	216
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage

par les mots :

un mode de transport à faible émission carbone, un mode de transport doux ou actif, un mode de transport à la demande partagé volontairement entre plusieurs utilisateurs

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Plus de 3 Français sur 4 utilisent une voiture personnelle ou de fonction pour se rendre sur leur lieu de travail ou effectuer des déplacements professionnels (baromètre annuel « Entreprises & mobilité » d'Alphabet, février 2019). Pour réduire la dépendance à la voiture individuelle, il est nécessaire d'offrir un bouquet de solutions de mobilité alternatives qui soit riche et diversifié. En effet, cette diversité permet d'adapter le choix du mode de transport au moment de la journée, aux conditions météorologiques, au temps disponible, au budget etc. et de fiabiliser la solution de retour. Il est proposé, pour encourager de manière plus ambitieuse une alternative à la voiture individuelle, d'élargir

à un plusieurs modes de transport le remboursement par l'employeur des frais engagés dans le cadre du forfait mobilité durable.

L'amendement suggéré va plus loin que ce que propose l'actuel article 26 du projet de loi et propose, en cohérence avec l'objectif de diminution de la pollution liée aux transports, de ne pas limiter ce forfait mobilité durable au vélo personnel et au co-voiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports plus propres ou partagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	756 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PELLELAT et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager  
en covoiturage

par les mots :

un mode de transport à faible émission carbone, un mode de transport doux ou actif, un  
mode de transport à la demande partagé volontairement entre plusieurs utilisateurs

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux  
paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

L'amendement propose, en cohérence avec l'objectif de diminution de la pollution liée  
aux transports, de ne pas limiter le forfait mobilité durable au vélo personnel et au  
co-voiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports propres ou partagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	678 rect. ter
----------------	---------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 26

Alinéa 2

Remplacer les mots :

vélo ou vélo à assistance électrique

par le mot :

cycle ou cycle à pédalage assisté

OBJET

L'innovation en matière de mobilités ne s'arrêtera pas au lendemain de la promulgation de ce projet de loi, il convient de ne pas restreindre le « forfait mobilité durable » aux seuls vélos et VAE.

Certains engins de déplacements personnels ou véhicules de type nouveaux, tel le vélomobile (tricycle couché protégé par une carrosserie aérodynamique), doivent pris en compte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	365
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Après les mots :

assistance électrique

insérer les mots :

ou vélomobile

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Le vélomobile est une forme de véhicule hybride entre le vélo et la voiture. En tirant le meilleur parti des deux types de véhicules, les vélomobiles permettent de transporter un ou deux passagers adultes, avec bagages, à des vitesses pouvant dépasser les 50 km/h, tout en protégeant ses occupants des intempéries et leur offrant un confort et une assise similaire à celle d'une voiture.

Il s'agit du chaînon manquant pour répondre aux enjeux de mobilité individuelle en milieu urbain et péri-urbain en minimisant les impacts environnementaux, les nuisances sonores, la pollution de l'air et l'occupation de l'espace par les véhicules individuels.

D'autres part, les vélomobiles, lorsqu'ils sont équipés d'assistance électrique, peuvent bénéficier d'une autonomie largement supérieure à celle d'une voiture électrique du fait de leur masse réduite. On estime l'efficacité énergétique d'un vélomobile à assistance électrique jusqu'à 80 fois supérieure à celle d'une voiture électrique.

Cet amendement propose donc que les vélomobiles, dont le développement permettra de remplacer un grand nombre de déplacements en voiture personnelle en milieu urbain et péri-urbain soient intégrés dans le mécanisme du "forfait mobilité durable".



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	755 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PELLEVAL et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Après le mot :

personnel

insérer les mots :

ou un vélo en libre-service, une trottinette personnelle ou en libre-service

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

L'amendement propose, en cohérence avec l'objectif de diminution de la pollution liée aux transports, de ne pas limiter ce forfait mobilité durable au vélo personnel et au co-voiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports propres ou partagés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	261 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

Mme FÉRAT, MM. PACCAUD, DÉTRAIGNE, JANSSENS et BONNECARRÈRE, Mme DOINEAU, MM. LOUAULT et SAVARY, Mmes BILLON et LOISIER, MM. MOGA, Loïc HERVÉ et LONGEOT, Mme SAINT-PÉ et M. DELCROS

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Après les mots :

personnel

insérer les mots :

ou vélomobile

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Les vélomobiles, dont le développement peut permettre de remplacer un grand nombre de déplacements en voiture en milieu urbain et péri-urbain, doivent être intégrés dans le mécanisme du “forfait mobilité durable”.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	19 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN, M. BONNECARRÈRE, Mme BILLON, MM. MOGA et CANEVET,  
Mme TETUANUI, MM. DÉTRAIGNE et BOCKEL, Mme SOLLOGOUB et MM. CIGIOTTI,  
MÉDEVIELLE et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce dernier fixe notamment les conditions dans lesquelles les frais d'entretien du vélo ou du véhicule, liés au déplacement du salarié, sont éligibles à ce forfait.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

L'article 26 du projet de loi crée un forfait mobilités durables, permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un mode vertueux de transport, comme le vélo ou le covoiturage. Cette enveloppe forfaitaire, exonérée d'impôts et de charges, est un formidable levier de facilitation et de développement des mobilités responsables.

Afin d'accroître l'incitation à utiliser ces modes vertueux, cet amendement propose de rendre éligible à ce forfait mobilités durables les frais d'entretien du vélo ou du véhicule, lorsque le salarié utilise ces modes de déplacement pour se rendre sur son lieu de travail.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	369 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. PIEDNOIR, Mme DEROCHÉ, MM. CHEVROLLIER et SOL, Mme PROCACCIA, MM. del PICCHIA, PACCAUD et LEFÈVRE, Mmes DESEYNE et DEROMEDI, M. GUENÉ, Mme LASSARADE, MM. HUSSON, SIDO et BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, MM. LE GLEUT, VOGEL et PRIOU, Mmes LAMURE et BILLON et M. RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 3

Après les mots :

400 € par an,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburant ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

L'article 26 du projet de loi crée un « forfait mobilités durables » facultatif permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail.

Ce forfait s'applique aux modes de déplacement permettant de réduire la pollution, comme le vélo ou le covoiturage. C'est une politique incitative qu'il convient de saluer, par opposition à une écologie punitive.

Le forfait, d'un montant maximum de 400 €, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier du forfait mobilités durables, d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs, ou de continuer à percevoir le remboursement des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques dans la limite de 200 € par an.

Le présent amendement propose d'ajouter la recharge hydrogène au mode d'alimentation pris en compte par ce dispositif, et d'introduire une distinction entre carburants vertueux sur le plan environnemental et carburants fossiles en étendant le bénéfice des 400 € du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques et à hydrogène.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	726 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mme TOCQUEVILLE, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 26

I. – Alinéa 3

Après les mots :

400 € par an,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburants ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

L'article 26 crée un « forfait mobilités durables » permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail, sous forme forfaitaire, s'ils utilisent un mode permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage. Le forfait, d'un montant maximum de 400 €, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra

choisir chaque mois de bénéficiaire du forfait mobilités durable (article L3261-3-1 du code de l'environnement), d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs (article L3261-2 du code de l'environnement), ou de continuer à percevoir le remboursement des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques dans la limite de 200 € par an (article L3261-3 du code de l'environnement).

Le présent amendement propose d'introduire une distinction entre carburants vertueux sur le plan environnemental et carburants fossiles en étendant le bénéfice des 400 € du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques à batterie et à hydrogène. Ce montant reste de 200 € pour ce qui relève du remboursement des frais de carburants.

Dès lors, le dispositif d'aides par l'employeur va permettre d'encourager au développement de la mobilité propre, en cohérence avec l'objectif de lutte contre la pollution de l'air du présent article, avec d'un côté un forfait mobilités durables couvrant la mobilité active et partagée (vélo, covoiturage), de l'autre la mobilité zéro émission (électricité, hydrogène).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	881 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, MM. GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, M. Alain BERTRAND, Mme GUILLOTIN, M. CASTELLI, Mme COSTES et  
MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 3

Après les mots :

400 € par an,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburants ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

L'objet du présent amendement est d'étendre le bénéfice des 400 € du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques et à hydrogène. Ce montant reste de 200 € pour ce qui relève du remboursement des frais de carburants.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	936
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 26

I. – Après l’alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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. – Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Le gouvernement se fixe comme objectif de promouvoir un usage plus intense des modes actifs, en encourageant particuliers et entreprises. La mesure visant à rendre possible le cumul du forfait mobilités durable avec la prise en charge, par l’employeur, d’une partie des frais d’abonnement de ses salariés aux transports publics ainsi que de leurs frais de carburant, paraît trop peu incitative. Elle permet en effet à un conducteur, seul la majorité du temps, de cumuler avec des avantages liés à un abonnement au transport en commun en toute liberté. Le gouvernement propose de revenir à une version où le cumul est possible sur le temps long, d’un mois à l’autre.

Par ailleurs, le gouvernement mène actuellement une concertation avec l’ensemble des parties prenantes afin que la mobilité soit au cœur des problématiques qui sont discutées entre employeurs et salariés. La question du forfait mobilité fait partie des sujets qui sont discutés. Il est donc proposé de supprimer la mention faite du cumul du forfait mobilité en vue de proposer, une fois les concertations abouties, une version consolidée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	430 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BABARY et LEFÈVRE, Mmes CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et RAIMOND-PAVERO,  
MM. MOUILLER et BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. COURTIAL, Mme LASSARADE,  
M. MAGRAS, Mme GRUNY, M. PRIOU, Mme DEROMEDI, M. HUGONET, Mme LAMURE et  
MM. LONGUET, SAURY et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 26

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à revenir à la rédaction initiale du projet de loi qui prévoyait le versement d'une prime de façon volontaire par les entreprises.

Il faut rappeler que les entreprises financent largement le transport des salariés (versement transport, impôts locaux, participation au remboursement des frais de déplacement en transports collectifs). Rendre obligatoire le cumul de ces dispositifs avec le forfait mobilités durables aura de lourds impacts financiers notamment pour les petites et moyennes entreprises.

Maintenir le caractère volontaire, et non cumulable, du forfait mobilité est l'objet de cet amendement.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1037
----	------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 26

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

les mots : « la limite prévue » sont remplacés

par les mots :

la première occurrence des mots : « la limite prévue » est remplacée

II.- Alinéa 6

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

V. – La perte de recettes résultant pour l'État 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.

VI. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	786
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE et MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 26

I. – Après l’alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre III du titre II du livre IV de la troisième partie est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Prise en charge des frais de transports personnels

« Art. L. 3423-.... – Pour l’application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l’article L. 3261-3-1, après les mots : « lieu de travail », sont insérés les mots : « en transport maritime »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

.... – La perte de recettes résultant pour l’État 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.

.... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

OBJET

Cet amendement vise à inclure en outre-mer, le transport maritime au « forfait mobilité durable » institué à l’article 26.

Il s'agit de décongestionner ces îles en proposant une alternative par voie maritime, ou via le fleuve, en favorisant la pirogue s'il s'agit de la Guyane.

À cet effet, la Région Guadeloupe a déjà investi en ce sens via les « bus des mers » comme c'est déjà le cas en Martinique et prochainement en Nouvelle Calédonie. Une première ligne maritime reliant plusieurs points de l'agglomération pointoise pourrait voir le jour d'ici la fin de l'année.

Face à un service de transports en commun souvent décrié (attente interminable, irrégularité des horaires), les Guadeloupéens sont de plus en plus nombreux à utiliser la voiture comme moyen de mobilité. En effet, le taux d'équipement des ménages en automobiles a augmenté de 58,0 % à 67,4 % entre 1999 et 2011. Conséquence : la majorité des déplacements sont réalisés en voiture, conduisant ainsi à une saturation du réseau routier aux heures de pointe autour de l'agglomération pointoise par exemple.

Un transport intermodal qui a déjà fait ses preuves en Outre-mer. Confrontée aux mêmes problèmes de saturation d'axe routier que la Guadeloupe, la Martinique s'est tournée également vers les navettes maritimes « La seule liaison interurbaine maritime notable en terme d'organisation en Martinique est celle reliant les Trois-Ilets à Fort-de-France. Deux compagnies permettent le transport quotidien de près de 3 000 passagers. » soulignait une étude de l'IEDOM sur le développement urbain et interurbain en Martinique en 2007.

En conséquence il s'agit grâce à cet amendement d'encourager les démarches des AOM et de tenir compte des spécificités géographiques des DROM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	166
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 26

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - À l'article L. 3261-2 du code du travail, les mots : « , dans une proportion et » sont remplacés par les mots : « intégralement et dans ».

II. - 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.

III. - La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent renforcer la prise en charge par les employeurs des frais de transports collectifs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	167
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 26

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - À l'article L. 3261-2 du code du travail, après les mots : « , dans une proportion », sont insérés les mots : « qui atteint 100 % lorsque les salariés sont payés au salaire minimum de croissance tel que défini à l'article L. 3231-12 ».

II. - 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.

III. - La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent renforcer la prise en charge par les employeurs des frais de transports collectifs allant jusqu'à l'intégralité pour les personnes au SMIC.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	366
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 26

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article L. 3261-2 du code du travail est complété par alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les salariés effectuent des déplacements multimodaux, la prise en charge par l'employeur s'applique à l'ensemble des titres d'abonnements souscrits mentionnés au premier alinéa. »

II. – 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.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Cet amendement vise à rendre obligatoire le cumul de la prise en charge partielle par l'employeur d'un abonnement de transports collectif et d'un abonnement de service de location de vélo.

Cette disposition vise à favoriser la multimodalité comme l'ambitionne ce projet de loi. Nombre de nos concitoyens utilisent plusieurs moyens de transports pour se rendre de leur domicile à leur travail. Or seul l'abonnement principal est partiellement pris en charge par l'employeur. Pour favoriser la multimodalité et la pratique du vélo, comme l'ambitionne ce texte, il est indispensable que le salarié puisse cumuler un abonnement de transport en commun et un abonnement vélo. Cette disposition ne nous semble pas satisfaite par la rédaction actuelle de l'article 26 de la présente loi, car le forfait

---

mobilité ne concerne que le vélo « personnel » du salarié. Aussi ce complément nous semble indispensable et tout à fait dans la logique de ce projet de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	169
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 27

Alinéa 2, première phrase

1<sup>o</sup> Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

2<sup>o</sup> Supprimer les mots :

, à compter de 2025 et 2030,

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent étendre la possibilité pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants d'élaborer un plan d'action pour la qualité de l'air. Ils resserrent également les échéances pour accroître l'efficacité du dispositif.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	492 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD, Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN,  
MM. COLLIN et LABBÉ, Mmes COSTES et Nathalie DELATTRE et M. GUÉRINI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 27

Alinéa 2

Première phrase

1<sup>o</sup> Supprimer les mots :

, à compter de 2025 et 2030,

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le taux de concentration auquel sont exposés les établissements recevant un public sensible doit être abaissé, d'ici 2025, en-deçà des seuils de pollution de l'air indiqués par l'Organisation mondiale de la santé.

OBJET

Cet amendement renforce l'objectif poursuivi par l'article 27 du projet de loi visant à l'instauration d'un plan d'action pour la réduction des taux de concentrations de polluants atmosphériques, en ciblant particulièrement les zones à proximité des établissements recevant un public sensible (établissements d'accueil du jeune enfant, écoles structures d'hébergement des personnes âgées, hôpitaux, équipements sportifs et espaces extérieurs dédiés aux activités sportives) d'ici 2025.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	371 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

M. PIEDNOIR, Mme DEROCHÉ, M. SOL, Mmes PROCACCIA et PUISSAT, MM. del PICCHIA et PACCAUD, Mme DESEYNE, M. LEFÈVRE, Mme DEROMEDI, M. GUENÉ, Mme LASSARADE, MM. CUYPERS et SIDO, Mme IMBERT, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, MM. LE GLEUT, VOGEL et PRIOU, Mme LAMURE, M. GREMILLET et Mme BILLON

ARTICLE 27

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

L'article 27 du projet de loi prévoit que les EPCI à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, établissent des plans d'action de lutte contre la pollution de l'air.

Il est prévu que ce plan d'action comporte obligatoirement une étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faible émission.

Le présent amendement propose de supprimer cette obligation, dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales.

Il est préférable de laisser la faculté aux EPCI d'entreprendre ce type d'études très coûteuses sans les y contraindre, sauf à prévoir une compensation financière pérenne, ce qui n'est pas le cas dans le présent projet de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	168
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 27

Alinéa 3, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'étude étudie également, en prenant attache auprès des autorités organisatrices de la mobilité compétentes sur le territoire, la possibilité de mise en œuvre de la gratuité des transports lors des pics de pollution.

OBJET

Les auteurs de cet amendement, sans être opposés par principe à la mise en œuvre de zone à faible émissions souhaitent que dans ce cadre, ces restrictions de circulations soient corrélées à la mise en œuvre de la gratuité des transports lors des pics de pollution.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	880 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

MM. CORBISEZ, ARTANO et ROUX, Mme Maryse CARRÈRE, MM. GOLD, Alain BERTRAND,  
COLLIN, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES, M. DANTEC, Mme Nathalie DELATTRE et  
MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

ARTICLE 27

Alinéa 3, dernière phrase

Remplacer l'année :

2025

par l'année :

2020

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet de laisser la possibilité pour les métropoles et EPCI engagés dans la lutte pour la qualité de l'air d'étudier la mise en place de dispositifs permettant la circulation des véhicules à zéro émission moteur dès 2020.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	306 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, MIZZON, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et  
HENNO, Mme BILLON et M. CAPO-CANELLAS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 27

Alinéa 5

Après le mot :

atmosphériques,

insérer les mots :

et n'a pas réalisé ou engagé d'étude de préfiguration pour l'instauration d'une zone à faibles émissions

**OBJET**

La Métropole du Grand Paris a adopté son plan climat-air-énergie métropolitain (PCAEM), qui contient déjà un « plan d'action » intitulé en ces mêmes termes. Les objectifs globaux du PCAEM et donc de son plan d'actions sont le respect des normes UE en matières de polluants en 2024 puis les objectifs de l'OMS en 2030. Le plan d'action prévoit l'accompagnement à la création d'une zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine (action AIR3).

Cependant, l'étude de préfiguration de la ZFE n'est pas intégrée au plan d'action du PCAEM, mais tirée à part.

Ainsi, le PCAEM répond sur le fond aux exigences posées par l'article 27 du projet de loi.

Le présent amendement a pour objet d'éviter à la métropole du Grand Paris (ou à tout autre collectivité susceptible de se trouver dans la même situation) de réviser son PCAEM pour une question uniquement de forme, à savoir intégrer formellement l'étude de préfiguration de la ZFE au plan d'action du PCAEM.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, rapport 368)

N°	1026
----	------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 27

Alinéa 5

Remplacer le mot :

publication

par le mot :

promulgation

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	722 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. HUSSON et GROSDIDIER, Mme LAVARDE, MM. LEFÈVRE, CHEVROLLIER et Daniel LAURENT, Mme DEROMEDI, M. CHARON, Mmes DURANTON et GRUNY, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, PIEDNOIR et DARNAUD, Mme LASSARADE et MM. HUGONET et GREMILLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 27

Après l'alinéa 7

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'article L. 222-4 du code de l'environnement est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Dans le cas où la zone du périmètre du plan de protection de l'atmosphère ne correspondrait pas parfaitement avec le périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale, il est nécessaire, lors de la prochaine révision de l'arrêté prévu au V du présent article, d'adapter le périmètre du plan de protection de l'atmosphère à l'ensemble du territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont une partie du territoire est couverte par le plan de protection de l'atmosphère. »

OBJET

Le présent amendement vise à harmoniser le périmètre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) avec celui des établissements publics de coopération intercommunal (EPCI).

En effet, la législation telle que prévue actuellement engendre des PPA qui peuvent concerner une seule commune d'une intercommunalité, comme c'est actuellement le cas avec celui de l'agglomération de Nancy.

De telles situations sont paradoxales alors que les intercommunalités ont un rôle à jouer dans la mise en œuvre du PPA, notamment lorsqu'elles possèdent la compétence de lutte contre la pollution de l'air.

En permettant que toute l'intercommunalité soit, dans un délai maximum de 5 ans, rattachée au plan de protection de l'atmosphère qui concerne à l'origine seulement une partie de son territoire, le présent amendement permet plus de cohérence et d'efficacité

dans l'implication du rôle de l'intercommunalité dans la mise en œuvre des mesures du PPA.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	307 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, MIZZON, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et  
HENNO, Mme BILLON et M. CAPO-CANELLAS

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 27

Alinéa 8

Après les mots :

par le

insérer les mots :

premier alinéa du

**OBJET**

La Métropole du Grand Paris a adopté son plan climat-air-énergie, qui contient un plan d'action.

Par ailleurs, une étude de préfiguration d'une zone à faible émission (ZFE) a été réalisée par la Métropole, la zone étant actuellement en cours de création.

Les établissements publics territoriaux (EPT) de la métropole élaborent un plan climat-air-énergie territoriale (PCAET), qui doit être compatible avec le plan climat-air-énergie de la métropole. Il serait particulièrement contre-productif d'obliger les EPT à établir des études relatives à des ZFE réduites à leurs territoires.

Le présent amendement a donc pour objet de limiter le contenu du plan d'action des PCAET au premier alinéa du 3<sup>o</sup> du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	308 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LAFON, LE NAY, MIZZON et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE,  
HENNO et CAPO-CANELLAS et Mme BILLON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 27

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Après l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 5219-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5219-1-.... – Sans préjudice des articles L. 2212-2, L. 2213-2 et L. 2512-14, et par dérogation au I de l'article L. 2213-4-1, le président du conseil de la métropole exerce les attributions lui permettant, par arrêté, de créer une zone à faibles émissions métropolitaine. »

OBJET

Une zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine est en cours de création, sous l'impulsion de la Métropole du Grand Paris.

Pour sa création, chaque maire des communes membres de la métropole incluses dans le périmètre de la ZFE doit édicter un arrêté concordant pour son territoire communal.

Le présent amendement a pour objet de transférer de plein droit le pouvoir de police de la circulation des maires, mais uniquement en ce qui concerne les restrictions de circulations dans la ZFE.

Les maires conservent intacts leurs pouvoirs de police de circulation sur tous les autres aspects.

Cette modification permettrait, sans sacrifier au contenu des études et à la procédure de concertation prévue par les textes, de créer cette ZFE dans un délai bref, compatible avec les exigences de santé publique et les échéances européennes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	748 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN, Joël BIGOT et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 28

Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

a) Les mots : « agglomérations et » sont remplacés par les mots : « agglomérations de plus de 100 000 habitants, dans les zones rurales riveraines de moins de cinquante kilomètres d'une autoroute à péage, et dans » ;

**OBJET**

Dans un souci de réduction des coûts, le trafic des poids lourds qui pourrait se réaliser sur des autoroutes à péage se reporte souvent sur le réseau routier secondaire si la rallonge du temps de trajet est marginale, engendrant des désagréments considérables pour les usagers de la route, pour les administrés des communes traversées, pour les collectivités et pour l'État.

Ainsi, en Charente, la route nationale 10 connaît un trafic incessant de poids lourds qui préfèrent ne pas prendre l'autoroute A10 entre Poitiers et Bordeaux pour circuler sur la RN 10, et ce afin d'éviter le paiement des péages autoroutiers. Nous voyons ainsi se constituer des tunnels de poids lourds sur plusieurs kilomètres qui empêchent les automobilistes de rentrer ou de sortir de la RN 10, créant une situation très accidentogène et intolérable pour les usagers de la RN 10 qui pour certains, ne l'utilisent plus par peur.

Cette situation – outre les dangers qu'elle présente pour la sécurité des routiers eux-mêmes qui circulent sur des voies non calibrées pour un tel volume de trafic – présente de réels problèmes au quotidien pour les administrés, qu'ils soient simples riverains subissant continuellement une pollution ou automobilistes pris dans le flux incessant de camions à toute heure et en tout temps, de la journée et de la nuit.

Cet amendement vise donc à octroyer aux maires ou aux présidents d'EPCI dotés de la compétence adéquate, dont le territoire de la commune ou de l'EPCI est situé à une distance inférieure à cinquante kilomètres d'une autoroute à péage, le pouvoir d'établir une zone à circulation restreinte sur le territoire de leur commune ou de leur EPCI afin de lutter contre la pollution atmosphérique et l'insécurité routière générées par le trafic des poids lourds.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	493 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD, ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN et MM. LABBÉ et GUÉRINI

ARTICLE 28

Alinéa 4

Supprimer les mots :

de plus de 100 000 habitants

**OBJET**

Cet amendement permet d'élargir le champ des territoires pouvant être inclus dans une zone à faibles émissions (ZFE). Toutes les communes compétentes d'un EPCI pourront mettre en place une ZFE et non pas seulement les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Cette disposition permettrait d'augmenter l'attractivité des villes moyennes et une revalorisation du foncier dans leurs centres-villes grâce à une action résolue sur les mobilités durables.

Par ailleurs, l'étude de Santé Publique France de 2016 démontre clairement que tous les territoires sont touchés par la pollution de l'air. Les centres urbains des communes moyennes n'étant pas exempts, il convient d'agir pour des raisons prioritaires de santé publique afin d'améliorer la qualité de l'air dans ces zones. C'est aussi l'objectif de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	170
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 28

Alinéa 4

Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

**OBJET**

Les collectivités de plus de 50 000 habitants devront mettre en place obligatoirement une « zone à faibles émissions » (ZFE) sur leur territoire lorsque les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

Cet amendement vient favoriser l'équilibre des territoires et permettra aux villes de moins grandes tailles d'augmenter leur attractivité et revaloriser leur foncier.

5,3 millions d'habitants supplémentaires sont ainsi potentiellement concernés, répartis sur 83 communes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	523 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. THÉOPHILE, KARAM, PATIENT, MOHAMED SOILIH et HASSANI

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Alinéa 4

Après les mots :

100 000 habitants

insérer les mots :

et de plus de 50 000 dans les départements d'outre-mer relevant de l'article 73 de la Constitution

OBJET

Il s'agit d'abaisser le seuil des zones à faibles émissions en Outre-mer afin de tenir compte de leur taille démographique.

Par ailleurs, la Guadeloupe est la première région émettrice de CO<sub>2</sub> par personne et par kilomètre parcouru. ( 264 grammes contre 130 grammes dans l'hexagone.)



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	494 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, ARTANO, GOLD, ARNELL et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN et MM. LABBÉ,  
CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE et REQUIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 28

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les modalités de la zone à faibles émissions, à l'instar du périmètre choisi et du type de véhicules intégrés, visent une amélioration nette sur la qualité de l'air de manière à répondre à terme à la nécessité de réduire les taux de concentration en deçà des seuils de pollution de l'air indiqués par l'Organisation mondiale de la santé.

OBJET

Cet amendement vise à amener les collectivités territoriales vers un renforcement de leurs actions en faveur de la qualité de l'air par la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) en fonction d'un périmètre d'application sur les types de véhicules intégrés et une étendue géographique assez ambitieuse et progressifs pour éradiquer à moyen terme la pollution de l'air.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	677 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 6

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Dans les zones à faibles émissions, si des moyens de transport de substitution et des capacités de stationnement suffisantes ne sont pas mis en place par l'autorité compétente, les autorités organisatrices des mobilités peuvent accorder des dérogations de libre circulation. La liste des véhicules concernés par ces dérogations est établie par les autorités organisatrices des mobilités après consultation du comité des partenaires de son bassin de mobilité.

« La mise en place d'une zone à faibles émissions s'accompagne d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement pour les personnes qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser un véhicule concerné par les restrictions de circulation. » ;

OBJET

Cet amendement a pour but d'adapter les restrictions propres aux zones à faibles émissions à certains types de publics, y compris aux plus fragiles. Ainsi, pour ne pas sanctionner davantage des individus ne disposant pas des ressources nécessaires à l'acquisition d'un véhicule propre, ou si les moyens de transport de substitution sont insuffisants ou inadaptés, des dérogations de libre-circulation pourront être mises en place. Elles concernent les travailleurs se rendant sur leur lieu de travail avec un véhicule traditionnel, ainsi que les véhicules de livraison et de travaux.

Il a également pour objectif de faire en sorte que la mise en place des ZFE s'accompagne d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement. En effet, une étude de l'ADEME de mars 2018 sur les zones à faibles émissions à travers l'Europe souligne que

les coûts sociaux sont mal documentés et que les impacts des zones à faibles émissions sur la qualité de l'air sont disparates.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	446 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT et ARTANO, Mme LABORDE, MM. ARNELL, Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN, CASTELLI, GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER, VALL, de BELENET, CUYPERS et DELAHAYE, Mme GUIDEZ, MM. HUGONET, LAUGIER et LÉVRIER, Mme PRIMAS et M. TEMAL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région Île-de-France, la mise en place d'une zone à faibles émissions à l'année N est conditionnée au respect d'un taux de régularité annuel moyen des RER et TER franciliens supérieur à 90 % à l'année N-1. Les modalités techniques d'application de cette mesure sont définies par un décret en Conseil d'État. » ;

OBJET

L'enjeu de la lutte contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique est trop crucial pour être abandonné aux dogmatismes de tous ordres.

Tous ceux qui sont sincèrement attachés à la suppression des véhicules à moteur thermiques dans la Métropole du Grand Paris à l'horizon 2030, savent qu'il faudra accompagner ce changement et offrir des alternatives à ceux qui utilisent contraints leurs véhicules.

Or, la Zone à Faibles Emissions (ZFE) dans sa version définitive devrait intervenir dès 2030 et chacun sait que les grands projets d'infrastructures imaginés pour faciliter les déplacements dans la région ne seront pas achevés à cette date. Seuls quelques tronçons du Grand Paris Express seront finalisés, les schémas d'implantation de parkings relais seront à peine initiés, etc...

Par ailleurs, le réseau RER et TER est au bord de l'implosion et ne serait même pas en mesure, en l'état actuel, d'absorber le report des usagers qui utilisent leur voiture d'ici 2030.

Pour atteindre des objectifs ambitieux en 2030 il faut investir massivement et urgemment pour le développement et la modernisation des transports dans les départements de grande couronne, là où les habitants sont bien souvent contraints de prendre leur voiture faute d'offre ou d'alternatives fiables.

Il faut donc prendre des mesures incitatives fortes pour mettre à niveau le réseau existant en grande couronne et conditionner la mise en place de la ZFE à une excellente fiabilité des lignes RER et TER.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	431 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. BABARY et LEFÈVRE, Mmes CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, M. BUFFET,  
Mme RAIMOND-PAVERO, MM. MOUILLER et COURTIAL, Mme LASSARADE, M. MAGRAS,  
Mme GRUNY, M. PRIOU, Mme DEROMEDI, MM. HUGONET et SIDO, Mme LAMURE et  
MM. LONGUET, SAURY et RAPIN

ARTICLE 28

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- à la première phrase, après les mots : « délimitées par un arrêté », sont insérés les mots : « d'une durée minimale de trois ans », et, après les mots : « les catégories de véhicules concernés », sont insérés les mots : « selon la nomenclature de l'arrêté du 21 juin 2016 » ;

OBJET

La mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) qui remplacent les zones à circulation restreinte permet de limiter la pollution atmosphérique en interdisant l'accès des villes aux véhicules polluants. L'exemple de la ville de Paris et les vignettes crit'air en sont le meilleur exemple.

Ce dispositif, s'il est appliqué sur de nombreux territoires, doit répondre à deux principes :

- Une durée minimale d'application de trois ans permettant une visibilité et une prévisibilité suffisantes pour les acteurs économiques.

- La mise en place des critères communs entre les différentes agglomérations pour ne pas autoriser des véhicules à un endroit et les interdire à un autre et donc imposer le système crit'air.

C'est pourquoi, cet alinéa modifie le II de l'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	74 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme LOPEZ, M. REGNARD, Mmes DEROMEDI, MORHET-RICHAUD, DURANTON,  
BRUGUIÈRE et BORIES, MM. SIDO, HENNO, CUYPERS et Bernard FOURNIER,  
Mme GARRIAUD-MAYLAM et MM. Jean-Marc BOYER, Henri LEROY, LAMÉNIE, DAUBRESSE et  
LONGUET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 11

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période de trois ans et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette même période. Ce calendrier tient compte de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles pour chaque catégorie de véhicule concernée. » ;

OBJET

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faible émissions d'ici fin 2020.

Les interdictions de circulation des véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendriers des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc.

Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité.

En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès des TPE et PME à certains marchés.

L'objectif de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmée pour une durée de trois ans.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	83 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mme LAMURE, M. DARNAUD, Mme IMBERT, M. GREMILLET, Mmes GRUNY et DI FOLCO, M. BASCHER, Mme RAMOND, MM. RAPIN, LE NAY, Daniel LAURENT et LEFÈVRE, Mme LASSARADE, MM. SAVARY, SCHMITZ et HUSSON, Mme CANAYER et MM. PONIATOWSKI, PRIOU, GENEST et ADNOT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 11

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période de trois ans et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette même période. Ce calendrier tient compte de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles pour chaque catégorie de véhicule concernée. » ;

OBJET

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc.

Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité.

En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmé pour une durée de 3 ans.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	749 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN, Joël BIGOT et MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAI, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 11

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période de trois ans et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette même période. Ce calendrier tient compte de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles pour chaque catégorie de véhicule concernée. » ;

OBJET

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc.

Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmé pour une durée de 3 ans.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	846 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- la première phrase est complétée par les mots : « , en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués » ;

OBJET

En l'état actuel de la législation, les émissions polluantes dégagées par les dispositifs embarqués à bord des véhicules, tels que les groupes frigorifiques embarqués disposant d'un moteur autonome, ne sont pas prises en compte pour :

- fixer les mesures de restriction de circulation applicables au sein des zones à circulation restreintes, renommées zones à faibles émissions à la faveur du présent projet de loi d'orientation des mobilités ;

-déterminer les catégories de véhicules concernés au sein de ces mêmes zones.

Pourtant, la majorité des groupes frigorifiques actuels produisent du froid grâce à un moteur thermique autonome. Ces moteurs génèrent non seulement beaucoup de bruit mais représentent plus de 90% des émissions de particules d'un camion frigorifique pris dans son ensemble, motorisation comprise. Pourtant, des solutions alternatives propres existent et sont d'ores et déjà déployées, fonctionnant notamment à l'électricité ou à l'azote cryogénique.

Afin de mieux protéger les populations exposées aux émissions de ces dispositifs embarqués et d'encourager le remplacement des solutions traditionnelles par des solutions propres, cet amendement prévoit que soit tenu compte des émissions des dispositifs embarqués lors de la détermination et de la mise en œuvre des mesures de restriction de circulation au sein des zones à faibles émissions.

Le transport de marchandises est un segment important des transports à décarboner dans son ensemble. La prise en compte des émissions des dispositifs embarqués s’inscrit dans cette volonté.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	75 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme LOPEZ, MM. BABARY, DAUBRESSE, LAMÉНИЕ, Henri LEROY et Jean-Marc BOYER,  
Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. Bernard FOURNIER, CUYPERS, HENNO et SIDO,  
Mmes BORIES, BRUGUIÈRE, DURANTON, MORHET-RICHAUD, DEROMEDI et DESEYNE et  
MM. REGNARD et LONGUET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « voirie, », sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports, » ;

**OBJET**

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

l'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones .

Les interdictions de circulation des véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectées au transport des personnes.

Elles ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés et doivent être prises après concertation des professionnels concernés et selon un calendrier arrêté pour une période de trois ans .



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	84 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mmes LAMURE et LASSARADE, MM. Daniel LAURENT et LEFÈVRE, Mmes IMBERT et DI FOLCO, MM. PRIOU, PONIATOWSKI et RAPIN, Mme RAMOND, MM. SCHMITZ, SAVARY, HUSSON, DARNAUD, GENEST, MOGA, LE NAY, BASCHER et COURTIAL, Mmes GRUNY et VULLIEN et M. KAROUTCHI

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « voirie, » sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports, » ;

**OBJET**

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones.

Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Elles ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés et doivent être prises après concertation des professionnels concernés et selon un calendrier arrêté pour une période de trois ans.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	560 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHASSEING, DECOOL, Alain MARC, WATTEBLED, FOUCHÉ et GUERRIAU, Mme MÉLOT,  
MM. LAGOURGUE, MALHURET, GABOUTY, NOUGEIN, BONHOMME, LONGEOT, Loïc  
HERVÉ, LUCHE et MAYET, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. REQUIER, Mmes SOLLOGOUB et  
Nathalie DELATTRE, M. BOUCHET et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 28

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « voirie, » sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports, » ;

**OBJET**

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones.

Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Elles ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés et doivent être prises après concertation des professionnels concernés et selon un calendrier arrêté pour une période de 3 ans.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	518
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD et ASSOULINE, Mme de la GONTRIE et M. JOMIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 28

Alinéa 23

Après le mot :

compte

insérer le mot :

notamment

OBJET

L'article 28 de la loi LOM permet de renforcer le contrôle des zones à faibles émissions. Toutefois, le texte contient en l'état un certain nombre de dispositions limitatives, susceptibles de restreindre l'efficacité du dispositif.

Or, il appartient aux maires, dans le respect des dispositions de la loi Informatique et Libertés et du Règlement général sur la protection des données (RGPD) de veiller à assurer une bonne efficacité des dispositifs de contrôle automatisé qu'ils entendent mettre en place dans les zones à faibles émissions.

C'est pourquoi il est proposé d'amender cet article en supprimant des dispositions du II de l'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales créé par le présent projet de loi les alinéas qui visent à limiter le nombre des dispositifs de contrôle pouvant être déployés.



**DIRECTION  
DE LA SÉANCE**

**PROJET DE LOI**  
**ORIENTATION DES MOBILITÉS**  
**(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)**

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	418 rect. bis
----------------	---------------------

**19 MARS 2019**

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. CHASSEING, Mme SOLLOGOUB, M. DÉTRAIGNE, Mme KAUFFMANN,  
MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et  
Mmes BILLON et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

Alinéas 24 à 28

Supprimer ces alinéas.

OBJET

L'article 28 permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE). Or, pour pouvoir déployer efficacement ces ZFE, les AOM doivent avoir accès à des outils de contrôle automatisés, efficaces et crédibles, ce que seule l'instauration d'un vidéo-contrôle peut assurer.

Toutefois, l'arrêté autorisant l'installation de ces dispositifs ne peut être délivré qu'à certaines conditions strictes qui limitent l'efficacité du dispositif.

Le présent amendement vise ainsi à assouplir ces contraintes. Ces assouplissements ne mettent pas à mal l'équilibre entre, d'une part, les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et, d'autre part, le motif d'intérêt général poursuivi et la nécessité d'assurer le respect des restrictions de circulation qui en découle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	998 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON et MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD, POINTEREAU, PONIATOWSKI et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 28

Alinéas 24 à 28

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

L'article 28 permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE). Or, pour pouvoir déployer efficacement ces ZFE, les AOM doivent avoir accès à des outils de contrôle automatisés, efficaces et crédibles, ce que seule l'instauration d'un vidéo-contrôle peut assurer.

Toutefois, l'arrêté autorisant l'installation de ces dispositifs ne peut être délivré qu'à certaines conditions strictes qui limitent l'efficacité du dispositif.

Le présent amendement vise ainsi à assouplir ces contraintes. Ces assouplissements ne mettent pas à mal l'équilibre entre, d'une part, les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et, d'autre part, le motif d'intérêt général poursuivi et la nécessité d'assurer le respect des restrictions de circulation qui en découle.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	937 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

I. – Alinéa 25

Remplacer le pourcentage :

50 %

par le pourcentage :

15 %

II. – Alinéa 26

Rétablir le 2<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

« 2<sup>o</sup> 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'excède pas 0,025 ;

OBJET

La commission a modifié l'encadrement des dispositifs de contrôle en supprimant la limite pour le nombre de points de contrôle rapportée au kilométrage de voirie, et en augmentant la proportion des véhicules pouvant être contrôlés chaque jour à 50 %.

Le Gouvernement partage l'objectif consistant à disposer de moyens de contrôle efficaces pour les zones à faibles émissions, ce qui est nécessaire non seulement pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique, mais aussi pour veiller au respect des règles par tous.

Toutefois, le déploiement des dispositifs de contrôle doit aussi veiller à ne pas porter d'atteintes disproportionnées aux libertés individuelles, ce qui nécessite de trouver un compromis entre la portée des contrôles et leur proportionnalité. Le Conseil constitutionnel a pu rappeler à plusieurs reprises que « la prévention d'atteintes à l'ordre public, notamment d'atteintes à la sécurité des personnes et des biens, et la recherche des

auteurs d'infractions, sont nécessaires à la sauvegarde de principes et droits à valeur constitutionnelle ; qu'il appartient au législateur d'assurer la conciliation entre ces objectifs de valeur constitutionnelle et l'exercice des libertés publiques constitutionnellement garanties au nombre desquelles figurent la liberté individuelle et la liberté d'aller et venir; ».

À cet égard, un taux de contrôle de la moitié des véhicules entraînerait un nombre très élevé de contrôles de plaques d'immatriculation, sans qu'un tel taux semble indispensable pour assurer le respect des règles de circulation.

Il est donc proposé de revenir au taux de 15 % qui figurait dans le projet de loi initial qui représente un point d'équilibre limitant le risque d'inconstitutionnalité de ce dispositif.

Il convient également de rétablir la condition portant sur le nombre de dispositifs de contrôle au risque de fragiliser constitutionnellement le dispositif. Dès lors que la suppression de cette condition tend à un contrôle généralisé, elle présente un risque d'inconstitutionnalité élevé.

Le Conseil d'État formulé avait d'ailleurs formulé l'avis suivant sur cette disposition : « Le Conseil d'État admet la possibilité, au regard des principes constitutionnels, de mettre en place un tel dispositif de recueil massif de données potentiellement identifiantes, en raison du motif d'intérêt général poursuivi et de la nécessité d'assurer le respect des restrictions de circulation qui en découle. Il considère que les limitations et précautions dont est ainsi assortie la procédure de contrôle sont de nature à assurer la conciliation qu'il incombe au législateur d'effectuer entre, d'une part, le respect de la vie privée des personnes et la liberté d'aller et venir et, d'autre part, la répression des infractions aux règles édictées dans la ZFE pour réduire la pollution. »

Le gouvernement propose donc de revenir aux critères du projet de loi présenté en commission.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	171 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mmes ASSASSI, APOURCEAU-POLY et BENBASSA, M. BOCQUET, Mmes BRULIN et COHEN,  
M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME, M. Pierre LAURENT,  
Mme LIENEMANN, M. OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

ARTICLE 28

Alinéas 30 à 36

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent à la vidéo surveillance organisée par cet article. Ils considèrent que les dispositions actuelles sont largement suffisantes. En outre, ils ne sont pas partisans de la multiplication des fichiers comportant des données personnelles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	946
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

Alinéa 33

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être, après un traitement des images empêchant l'identification des occupants du véhicule, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

OBJET

Les conditions dans lesquelles les données permettant l'identification du conducteur du véhicule sont communiquées sont strictement encadrées par l'alinéa 8 de cet article 16. Il n'est en effet possible de communiquer ces données qu'à la demande du titulaire du certificat d'immatriculation, du locataire ou de l'acquéreur du véhicule, du destinataire de l'avis d'amende forfaitaire ou de l'officier du ministère public. Une condition supplémentaire encadre cette communication : celle-ci ne peut intervenir qu'en cas de réclamation ou de requête. Cette communication est d'ailleurs indispensable pour garantir le droit des administrés d'exercer une réclamation ou un recours en cas de contestation de l'avis d'amende forfaitaire. Le conducteur doit rester identifiable dans le cadre de la procédure de contestation d'une contravention, selon les articles L. 121-2 et L.121-3 du code de la route.

De plus, il convient de rappeler que la jurisprudence constitutionnelle et européenne ne permet pas le masquage irréversible des occupants du véhicule.

Un tel masquage irréversible n'existe d'ailleurs pas dans le cas des radars automatiques existants à ce jour.

Or, s'il peut être préférable de ne pouvoir accéder qu'à l'image du conducteur, les technologies actuelles ne permettent pas encore de manière fiable de procéder à la distinction entre le conducteur et les autres occupants du véhicule. En tout état de cause, les dispositifs qui seront mis en place devront tenir compte du principe de minimisation

des données qui s'applique, nonobstant la LOM, du fait du RGPD et de la directive du 27 avril 2016. Ce principe imposera de recourir à la technologie la plus performante en termes de recueil des données pertinentes tout en palliant les lacunes existantes en matière de masquage automatisé des visages.

Enfin, de manière à assurer un traitement équitable des potentiels mis en cause dans le cadre de procédures pénales, il convient d'indiquer que les données relevées par les appareils de contrôle automatisé ne peuvent être stockées que pour une durée de huit jours ouvrés maximum à compter de leur collecte. Ce délai permet de prendre en compte les différentes étapes de traitement précédant la constatation de l'infraction (cryptage, vidéocodage et préparation du message d'infraction avant présentation devant un agent dûment habilité) et ce, indépendamment de la date de collecte des données signalétiques. Les éventuels effets calendaires empêchant la constatation sont ainsi neutralisés (jours fériés, week-end).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	938
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28

Alinéa 38

Supprimer cet alinéa.

OBJET

Les dispositifs de contrôle automatique des zones à faible émission permis par cet article ouvrent la possibilité aux collectivités territoriales concernées de recourir à plusieurs schémas d'organisation et de fonctionnement, faisant appel ou non, en tout ou partie, aux services de l'État. Dans ce contexte, le Gouvernement avait d'ores et déjà identifié la question de l'affectation du produit des amendes issues de ces dispositifs, qui ont vocation, à ce jour, à alimenter le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » instauré par l'article 49 de la loi n<sup>o</sup> 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

L'adaptation de ce dispositif au cas spécifique des zones à faible émission doit faire l'objet de réflexions approfondies.

En revanche, l'alinéa 38, dans sa rédaction actuelle, ne permet ni de tenir compte des différents schémas de fonctionnement envisageables, ni d'inscrire ces recettes dans un compte d'affectation spéciale, alors que les amendes sont en principe recouvrées seulement par l'État.

Le Gouvernement, qui a déjà eu des échanges sur ce sujet avec certaines collectivités territoriales, a pour objectif de parvenir à un mode de fonctionnement qui permette de tenir compte, d'une part, du souci légitime des collectivités territoriales ayant instauré une zone à faible émission et mis en place des dispositifs de sanction, de récupérer le produit des amendes et, d'autre part, des principes budgétaires et du rôle dévolu au comité des finances locales. Le résultat de ces réflexions aura en outre vocation à figurer, au moins partiellement, en loi de finances.

Cette réflexion a déjà été engagée dans le cadre de la mission interministérielle relative aux contrôles automatiques mise en place par le ministre de l'intérieur et la ministre,

---

auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le Gouvernement propose dans l'attente des conclusions des travaux, de supprimer l'alinéa ajouté en commission et de revenir au cours du débat parlementaire avec une proposition aboutie.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	244 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. DÉTRAIGNE, Mme SOLLOGOUB, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mmes BILLON et RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28

Après l'article 28

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.- Après l'article 1609 quater A du code général des impôts, il est inséré un article 1609 quater B ainsi rédigé :

« Art. 1609 quater B – I. – La Métropole de Lyon, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la Métropole du Grand Paris ou toute métropole créée en application de l'article L. 5217-1 du code général des collectivités territoriales, peuvent instituer une taxe sur les déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée "tarif de dissuasion du transit" afin de limiter les nuisances associées au trafic de transit et inciter au report de ce trafic sur les axes de contournement prévus dans et en dehors des agglomérations. Cette taxe n'est pas applicable aux déplacements effectués pour le compte d'une personne de droit public.

« L'institution d'une telle taxe doit être précédée de l'établissement d'une étude d'impact préalable du projet de tarif de dissuasion du transit ainsi que d'une consultation du public et des gestionnaires de voiries et des collectivités concernées. Les modalités de cette consultation sont définies par décret.

« II. – La qualification de transit est définie par l'État et la métropole qui institue le tarif de dissuasion du transit selon les conditions de circulation de la zone considérée, par référence aux coordonnées des sections d'axes routiers ou à un périmètre.

« Des dérogations, prenant la forme d'exonération ou d'abattement, à l'application du tarif de dissuasion du transit peuvent être décidées par la métropole au regard de l'impact socio-économique du dispositif ou au bénéfice des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules de transport sanitaire et des véhicules des services publics.

« III. – Le tarif de dissuasion du transit est dû par le propriétaire, le conducteur ou tout utilisateur du véhicule terrestre à moteur. Toutefois lorsque le véhicule fait l'objet d'un



contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire. Dans ce dernier cas, le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Le tarif de dissuasion du transit s'applique aux véhicules seuls ou tractant une remorque, dont le poids total en charge autorisé, ou dont le total autorisé pour les ensembles articulés, est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux autobus ou autocars.

« IV. – Le montant du tarif de dissuasion du transit est fixé, dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État, par la métropole concernée en fonction de l'itinéraire de contournement proposé le plus court. La métropole peut prévoir des modulations selon les catégories de véhicule et selon les heures de la journée, les jours de la semaine et les périodes de l'année. Ces modulations sont portées à la connaissance des usagers par tout moyen.

« Le produit de la taxe est affecté à la métropole ayant institué la taxe.

« V. – La métropole peut décider de suspendre l'application du tarif de dissuasion du transit lorsque la sécurité, l'ordre public ou des difficultés de circulation routière le justifient.

« Une telle suspension est alors portée à la connaissance des usagers par tous moyens.

« VI. – Pour la mise en œuvre de cette taxe, il est possible de recourir à des dispositifs de contrôle automatique homologués. Les conditions de mise en œuvre et d'homologation de ces dispositifs de contrôle sont définies par décret. Les constatations effectuées par ces dispositifs de contrôle homologués font foi jusqu'à preuve du contraire.

« La métropole est autorisée à créer un dispositif de traitement automatisé de données à caractère personnel, dans le respect des conditions prévues par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés pour l'établissement de l'assiette, le recouvrement et la collecte du tarif de dissuasion du transit.

« VII. – Les gestionnaires du domaine public routier sont tenus de laisser gratuitement à disposition les terrains relevant de leur compétence qui sont nécessaires à l'implantation des équipements techniques destinés au recouvrement ou au contrôle du tarif de dissuasion du transit. »

II. – Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Aux agents de la métropole concernée pour les besoins de la mise en œuvre de la taxe prévue à l'article 1609 quater B du code général des impôts. »

### **OBJET**

Le trafic automobile sur les principaux axes des grandes agglomérations françaises cause des nuisances très significatives en termes de pollution et de bruit.

Si une partie de ce trafic peut être notamment réduite par le développement des transports en commun locaux, une autre part est constituée par des usagers en transit qui ne font que traverser l'agglomération.

Ces usagers se concentrent habituellement sur les principales voies de circulation routières et ne s'arrêtent pas dans l'agglomération, mais se rendent vers une autre destination. Ce trafic contribue ainsi à générer des phénomènes de congestion sur ces voies et à augmenter les nuisances associées au trafic automobile dans les zones les plus densément peuplées (émission de dioxydes d'azote, de particules fines, pollution sonore) alors qu'il n'est pas nécessaire pour ces usagers de traverser l'agglomération pour se rendre à leur destination, en particulier lorsqu'il existe des voies de contournement à forte capacité.

Il apparaît donc nécessaire de doter les collectivités territoriales d'outils permettant de lutter contre les nuisances associées à ce trafic de transit et de favoriser la reconquête des voies structurantes des agglomérations au profit de la desserte locale et de l'intégration d'usages plus urbains (transports collectifs, covoiturage, modes actifs, ...).

Dans ce cadre, le présent amendement a pour objet d'autoriser l'institution par les métropoles de droit commun, la Métropole de Lyon, la métropole d'Aix-Marseille-Provence et la Métropole du Grand Paris d'un « tarif de dissuasion du transit » qui aurait pour objet d'inciter les usagers en transit à emprunter les itinéraires dédiés de contournement des agglomérations.

Un tel dispositif ne concerne que les véhicules légers, les autocars et les autobus. Les poids lourds de transport de marchandises peuvent, en effet, faire l'objet de mesures d'interdiction de circulation sur le fondement du pouvoir de police de circulation du maire défini par le Code général des collectivités territoriales et/ou du Préfet.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	172
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28

Après l'article 28

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant le bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national au regard du respect du droit à la vie privée des individus concernés, les conclusions à en tirer et, le cas échéant, les mesures correctrices à y apporter.

**OBJET**

Dans son avis sur le projet de loi d'orientation sur les mobilités, rendu le 15 novembre 2018, le Conseil d'État reconnaît que « le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national, et par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles ainsi d'être identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles, relatives au déplacement des individus concernés » (paragraphe 47, p. 587) et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée » (paragraphe 48, p. 587).

Il convient donc de s'assurer que ces craintes légitimes seront levées.

Tel est le sens de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	395 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mmes BERTHET et DURANTON,  
MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, MM. PIEDNOIR et de NICOLAY,  
Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON,  
VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et MM. REVET et GREMILLET

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28 BIS

Après l'article 28 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 224-8, il est inséré un article L. 224-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-8-1.- Les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique sont dispensées de l'accord des constructeurs lorsqu'elles répondent à des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

2<sup>o</sup> À l'article L. 224-9, la référence : « et L. 224-8 » est remplacée par la référence : « à L. 224-8-1 ».

**OBJET**

Face au défi climatique et à l'impact du secteur des transports sur l'environnement, il est impératif de proposer aux automobilistes des solutions complémentaires permettant de réduire leur empreinte sur l'environnement.

Considérant que la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en électrique (à batterie et à pile à combustible) est possible, cette solution devrait être promue par les pouvoirs publics.

Il s'agit de répondre aux enjeux de développement durable par la mise en place d'une motorisation électrique et de s'inscrire pleinement dans une dynamique d'économie circulaire en transformant des véhicules en parfait état de marche plutôt que de les détruire.

Pour rappel, en l'état du droit français, même s'il est possible de transformer des véhicules vers la motorisation électrique, c'est malheureusement au prix d'une procédure complexe et coûteuse, soumise de plus à une demande d'accord du constructeur d'origine, de nature à décourager toute activité industrielle et commerciale.

Cet amendement propose donc d'inscrire dans le code de l'environnement, la possibilité de procéder à des transformations de véhicules à traction thermique en véhicules à traction électrique sans l'accord du constructeur, sous réserve de répondre à des conditions prévues par décret en Conseil d'État.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	380 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

MM. de NICOLAY et VASPART, Mme RAMOND, MM. CHEVROLLIER, VOGEL et MORISSET, Mme VULLIEN, MM. CARDOUX et LONGEOT, Mme LAVARDE, MM. LEFÈVRE, BASCHER, SCHMITZ et CHAIZE, Mmes Marie MERCIER et SOLLOGOUB, MM. SIDO et HUSSON, Mme BILLON, MM. MAGRAS, LOUAULT, Daniel LAURENT, CHARON et de LEGGE, Mme LASSARADE, M. MOGA, Mmes RAIMOND-PAVERO et DESEYNE, M. BABARY, Mme DEROMEDI, MM. GRAND et PONIATOWSKI, Mme DURANTON, MM. DAUBRESSE, LONGUET, Bernard FOURNIER et RAPIN et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 28 TER

I. – Alinéa 2

Après les mots :

critères de fréquence

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

ainsi que des critères d'intensité des nuisances, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel.

II. – Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa et prenant notamment en compte la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des trains. »

OBJET

Amendement de précision visant à ce que soit pris en compte de manière très pragmatique le vécu des personnes concernées par les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires ainsi que des situations réelles.

La première opportunité de ce PJJ est bien la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités, tout en préservant l'environnement et la santé publique (cf. Titre II et III).

Il est donc d'une impérieuse nécessité que la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et notamment des LGV soit menée de façon prégnante, en intégrant des indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).

En effet, dans des recommandations publiées le 10 octobre dernier, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fait état de seuils sonores à ne pas dépasser, indiquant : qu'« un niveau supérieur est associé à des effets néfastes sur la santé » (sur le même sujet cf. le rapport Bruitparif du 8 février dernier sur « les impacts sanitaires du bruit des transports » qui, au-delà de la seule nuisance, doit être considéré, comme « la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique » qui correspond à 10 mois à 3 ans de « vie en bonne santé » en moins » ! .

Pour le trafic ferroviaire, ces valeurs sont fixées à 54 décibels (dB) le jour et 44 dB la nuit, par l'OMS.

Nous sommes, en France, à 60 pour le jour et 55 pour la nuit.

En tout premier lieu, il semble donc que ces éléments ont légitimement vocation à permettre l'actualisation de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, nous réitérons également notre volonté de voir intégrés des indicateurs « évènementiels » dans le calcul des nuisances sonores en ce domaine.

Pour rappel, nous avons porté un amendement devenu article 36 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, faisant obligation au gouvernement d'un rapport d'analyse quant à l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » dans la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires.

A la lecture de ce rapport, il est intéressant de noter, entre autres, qu'une évolution de la réglementation est préconisée en fonction des pratiques et connaissances scientifiques, notamment en termes d'impact de ces « pics de bruit » sur la santé.

Aujourd'hui la réglementation en matière de bruit pour la protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées par les infrastructures de transport retient un seul et unique indicateur : le calcul de la moyenne de bruit (indicateur LAeq (T) sur deux périodes : la période diurne (6h00 /22h00) soit 16 heures et nocturne (22h00- 6h00) soit 8h00), comme représentatif des nuisances et de la gêne subies par les riverains, (préconisation de la Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002).

Or, face au nombre croissant d'associations et collectifs de riverains exprimant leur mécontentement quant à ces nuisances sonores, cet amendement insiste sur la nécessité de

réviser la réglementation en vigueur en y intégrant la notion d'émergence de bruit pour différencier les situations, élaborer des indicateurs pertinents et représentatifs du vécu des personnes et des situations réelles et en tirer les conséquences au niveau de la conception et réalisation des infrastructures.

Il devient en effet particulièrement urgent que soit prise en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV, pour repenser et compléter les dispositifs de protection en vigueur afin qu'ils soient réellement efficaces au plan phonique, visuel et d'intégration paysagère (et ainsi prendre en compte les circonstances complètes, de lieu, de topographie, de météorologie, de sens du vent, ainsi que les différents types de TGV circulant et leur vitesse au passage devant les points de mesure).

-Ces « pics sonores » sont en effet impossible à détecter en utilisant des indicateurs moyennés (note du 8 Juillet 2015 de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable CGEDD).

-Par ailleurs, La Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002: en son art.1 vise à protéger les populations de l'exposition au bruit dans l'environnement et laisse la possibilité aux États Membres d'utiliser des indicateurs supplémentaire pour rendre compte de situations ou de bruits singuliers comme : « Source de bruit présente dans moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour », « zones calmes en rase campagne » ou « bruit comportant des composantes à tonalité marquée ».

- Le projet Life Harmonica, cofinancé par l'Europe, mené en Ile de France et l'agglomération lyonnaise de 2011 à 2014, a conduit à l'élaboration d'un nouvel indicateur, l'indice HARMONICA qui, à partir des mesures sur le terrain, restituent les deux composantes du bruit : le bruit de fond et les bruits émergents c'est-à-dire les pics de bruit, ceci dans un contexte réglementaire identique à celui qui est opposé aux Riverains des LGV.

- Dans le domaine aérien on peut se référer aux recommandations du CSHPF (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France) et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) qui préconisent le recours à des indicateurs complémentaires de type événementiel, notés « NA » pour « number above ». Ce type d'indicateurs comptabilise le nombre d'événements sonores dont le niveau maximal (noté L<sub>Amax</sub>) a atteint ou dépassé une valeur seuil pendant une période donnée. Dans le domaine aérien il a en effet été reconnu que rendre compte du bruit du trafic impliquait la nécessité de recourir à différents indicateurs pour en représenter les caractéristiques : indicateur L<sub>Aeq</sub> (T) dit « énergétique » qui représente donc la moyenne énergétique des bruits sur une période et indicateurs dits « événementiels » qui s'intéressent aux caractéristiques des événements sonores (pics de bruit) survenus au cours de la période (cf. indicateurs événementiels : L<sub>Amax</sub>, émergence événementielle, NA62, NA65). En effet, si les indicateurs énergétiques s'avèrent bien adaptés aux sources de bruit à caractère continu tel que le bruit du trafic routier par exemple, ils ne suffisent pas en revanche à retranscrire à eux seuls l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel tel que le trafic aérien.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	781
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BONNEFOY

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 28 TER

I. – Alinéa 2

Après le mot :

fréquence

Rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

ainsi que des critères d'intensité des nuisances, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel.

II. – Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa et prenant notamment en compte la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des trains. »

**OBJET**

Amendement de précision visant à ce que soit pris en compte de manière très pragmatique le vécu des personnes concernées par les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires ainsi que des situations réelles.

La première opportunité de ce PJJ est bien la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités, tout en préservant l'environnement et la santé publique (cf. Titre II et III).

Il est donc d'une impérieuse nécessité que la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et notamment des LGV soit menée de façon prégnante, en intégrant des indicateurs dits « événementiels » au sein de la réglementation relative aux

nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel (pics de bruit).

En effet, dans des recommandations publiées le 10 octobre dernier, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fait état de seuils sonores à ne pas dépasser, indiquant : qu'« un niveau supérieur est associé à des effets néfastes sur la santé » (sur le même sujet cf. le rapport Bruitparif du 8 février dernier sur « les impacts sanitaires du bruit des transports » qui, au-delà de la seule nuisance, doit être considéré, comme « la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique » qui correspond à 10 mois à 3 ans de « vie en bonne santé » en moins » ! .

Pour le trafic ferroviaire, ces valeurs sont fixées à 54 décibels (dB) le jour et 44 dB la nuit, par l'OMS.

Nous sommes, en France, à 60 pour le jour et 55 pour la nuit.

En tout premier lieu, il semble donc que ces éléments ont légitimement vocation à permettre l'actualisation de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, nous réitérons également notre volonté de voir intégrés des indicateurs « événementiels » dans le calcul des nuisances sonores en ce domaine.

Pour rappel, nous avons porté un amendement devenu article 36 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, faisant obligation au gouvernement d'un rapport d'analyse quant à l'intégration d'indicateurs dits « événementiels » dans la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires.

À la lecture de ce rapport, il est intéressant de noter, entre autres, qu'une évolution de la réglementation est préconisée en fonction des pratiques et connaissances scientifiques, notamment en termes d'impact de ces « pics de bruit » sur la santé.

Aujourd'hui la réglementation en matière de bruit pour la protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées par les infrastructures de transport retient un seul et unique indicateur : le calcul de la moyenne de bruit (indicateur LAeq (T) sur deux périodes : la période diurne (6h00 /22h00) soit 16 heures et nocturne (22h00- 6h00) soit 8h00), comme représentatif des nuisances et de la gêne subies par les riverains, (préconisation de la Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002).

Or, face au nombre croissant d'associations et collectifs de riverains exprimant leur mécontentement quant à ces nuisances sonores, cet amendement insiste sur la nécessité de réviser la réglementation en vigueur en y intégrant la notion d'émergence de bruit pour différencier les situations, élaborer des indicateurs pertinents et représentatifs du vécu des personnes et des situations réelles et en tirer les conséquences au niveau de la conception et réalisation des infrastructures.

Il devient en effet particulièrement urgent que soit prise en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV, pour repenser et compléter les dispositifs de protection en vigueur afin qu'ils soient réellement efficaces au plan phonique, visuel et d'intégration paysagère (et ainsi prendre en compte les circonstances complètes, de lieu, de

topographie, de météorologie, de sens du vent, ainsi que les différents types de TGV circulant et leur vitesse au passage devant les points de mesure).

-Ces « pics sonores » sont en effet impossible à détecter en utilisant des indicateurs moyennés (note du 8 Juillet 2015 de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable CGEDD).

-Par ailleurs, La Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002: en son art.1 vise à protéger les populations de l'exposition au bruit dans l'environnement et laisse la possibilité aux États Membres d'utiliser des indicateurs supplémentaire pour rendre compte de situations ou de bruits singuliers comme : « Source de bruit présente dans moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour », « zones calmes en rase campagne » ou « bruit comportant des composantes à tonalité marquée ».

- Le projet Life Harmonica, cofinancé par l'Europe, mené en Ile de France et l'agglomération lyonnaise de 2011 à 2014, a conduit à l'élaboration d'un nouvel indicateur, l'indice HARMONICA qui, à partir des mesures sur le terrain, restituent les deux composantes du bruit : le bruit de fond et les bruits émergents c'est-à-dire les pics de bruit, ceci dans un contexte réglementaire identique à celui qui est opposé aux Riverains des LGV.

- Dans le domaine aérien on peut se référer aux recommandations du CSHPF (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France) et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) qui préconisent le recours à des indicateurs complémentaires de type événementiel, notés « NA » pour « number above ». Ce type d'indicateurs comptabilise le nombre d'événements sonores dont le niveau maximal (noté LAmax) a atteint ou dépassé une valeur seuil pendant une période donnée. Dans le domaine aérien il a en effet été reconnu que rendre compte du bruit du trafic impliquait la nécessité de recourir à différents indicateurs pour en représenter les caractéristiques : indicateur LAeq (T) dit « énergétique » qui représente donc la moyenne énergétique des bruits sur une période et indicateurs dits « événementiels » qui s'intéressent aux caractéristiques des événements sonores (pics de bruit) survenus au cours de la période (cf. indicateurs événementiels : LAmax, émergence événementielle, NA62, NA65). En effet, si les indicateurs énergétiques s'avèrent bien adaptés aux sources de bruit à caractère continu tel que le bruit du trafic routier par exemple, ils ne suffisent pas en revanche à retranscrire à eux seuls l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel tel que le trafic aérien.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	916 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme GRELET-CERTENAIS, MM. BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 28 TER

Alinéa 2

Après le mot :

fréquence

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

et des critères événementiels permettant d'apprécier l'intensité des nuisances et l'exposition au bruit et aux vibrations de la population riveraine des infrastructures ferroviaires, à tout moment de la journée ou de la nuit.

**OBJET**

Cet amendement permet de préciser l'objet de ce nouvel article 28 ter qui a pour but d'améliorer l'évaluation des nuisances sonores provoquées par le transport ferroviaire.

Cette disposition donne la possibilité de mieux cerner les limites des indicateurs actuels de bruit moyen par rapport aux ressentis des riverains et d'identifier, dans le cas des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, les mesures à mettre en œuvre pour garantir une meilleure acceptabilité des grands projets d'infrastructure de transport ferroviaire.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	502 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Nathalie DELATTRE, M. ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE, LABORDE et JOUVE,  
M. CORBISEZ, Mme COSTES et MM. GUÉRINI et VALL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28 TER

Après l'article 28 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif aux nuisances provoquées par les vibrations aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. Ce rapport est assorti de recommandations relatives à la lutte contre ces nuisances et à leur évaluation objective, au besoin par une unité de mesure spécifique, sur le modèle de la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

**OBJET**

Le présent amendement vise à pallier à une faiblesse dans la lutte contre les nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. En effet, le domaine réglementaire ne prévoit aucun texte fixant des seuils de vibration à ne pas dépasser aux abords des lignes de chemin de fer, alors que ces limitations existent pour les installations classées pour la protection de l'environnement.

De manière générale, les vibrations et les bruits solidiens que ces dernières entraînent sont peu pris en compte par les pouvoirs publics dans les politiques en matière d'infrastructures, ce qui invisibilise une partie non négligeable des nuisances que ces équipements provoquent pour nombre de riverains.

Les nuisances vibratoires doivent donc être évaluées au même titre que les nuisances sonores « simples », et directement prise en compte dans la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transport ferroviaire. Une unité de mesure spécifique pourra y pourvoir.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	503 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Nathalie DELATTRE, M. ARTANO, Mme LABORDE, M. LÉONHARDT, Mme JOUVE,  
MM. Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mmes GUILLOTIN et COSTES et M. GUÉRINI

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28 TER

Après l'article 28 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'amélioration de la mesure et de l'évaluation des nuisances sonores cumulées provoquées par la coexistence en un même point de plusieurs infrastructures de transports ou de lignes aériennes. Ce rapport est accompagné de recommandations pour une prise en compte de ces nuisances cumulées par un indicateur spécifique.

**OBJET**

Le présent amendement vise à corriger un angle mort de l'évaluation des nuisances sonores pour les riverains. En effet, les normes actuelles mesurent la nuisance sonore en utilisant une échelle de décibels qui fonctionne selon une logique linéaire, mais pas cumulative.

Concrètement, la nuisance provoquée par deux trains effectuant un passage simultané sur un même point est mesurée selon l'écart entre la valeur corrigée d'un premier bruit et celle d'un deuxième, ce qui fausse artificiellement le résultat final et ne donne qu'une vision partielle de la gêne cumulée.

De fait, l'infrastructure la plus bruyante a tendance à masquer une partie de la gêne induite par l'infrastructure moins bruyante dans le calcul total. Par exemple, une autoroute prendra largement le dessus sur une ligne à grande vitesse. Cette sous-évaluation chronique de la réalité exaspère nombre de nos concitoyens, ce qui justifie de moderniser les indicateurs dans ce domaine.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	78 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme LOPEZ, MM. DAUBRESSE, LAMÉNIÉ, Henri LEROY et Jean-Marc BOYER,  
Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. Bernard FOURNIER, CUYPERS, HENNO et SIDO,  
Mmes DURANTON et DEROMEDI et MM. REGNARD, LONGUET et RAPIN

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28 TER

Après l'article 28 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section...

« Impact environnemental

« Art. L. 3111-.... – L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie établit un rapport triennal sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement, notamment en terme d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transport. »

**OBJET**

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a remis en décembre 2016 un rapport au Parlement, disponible en ligne, sur l'évaluation de l'impact environnemental du transport par autocar. Ce rapport était prévu par l'article 9 de la loi du 6 août 2015 relatif à la croissance, à l'activité et à l'égalité des chances.

L'évolution des pratiques et la hausse des taux d'occupation des autocars constatée ont un impact sur ce bilan environnemental.

L'amendement propose qu'un nouveau rapport soit remis par l'ADEME au Parlement sur l'impact environnemental du secteur, qui se pérenniserait ensuite sous la forme d'un rapport triennal.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	173
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 29

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent au recours systématique aux ordonnances.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	534 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LUREL, Mme JASMIN, MM. ANTISTE et TEMAL, Mme GHALI et MM. RAYNAL, LALANDE,  
DAUDIGNY et MONTAUGÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 29

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de la propriété intellectuelle est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après le 11<sup>o</sup> de l'article L. 122-5, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> La reproduction, la représentation et l'adaptation totale ou partielle des pièces destinées à permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quelles que soient la nature et la consistance de l'œuvre protégée. À titre transitoire et pour une durée qui ne peut excéder deux années à compter de l'entrée en vigueur de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque ces pièces ont la même origine que les pièces utilisées pour la fabrication du produit complexe. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 513-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...) Des actes de reproduction, de commercialisation et d'exploitation des pièces destinées à permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quel que soit l'objet du modèle déposé. À titre transitoire et pour une durée qui ne peut excéder deux années à compter de l'entrée en vigueur de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque ces pièces ont la même origine que les pièces utilisées pour la fabrication du produit complexe. »

II. – Au plus tard deux années après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les incidences du I du présent article sur la situation de concurrence sur le marché des pièces de rechange automobiles.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État des I et II 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.

## OBJET

En marge du dixième anniversaire de la création de l’Autorité de la concurrence, le Premier ministre s’est engagé à libéraliser trois domaines clés de la vie quotidienne des Français en s’attaquant à certaines dépenses contraintes. Parmi ceux-ci, le Premier ministre a directement visé le secteur des pièces détachées automobiles et a indiqué vouloir mettre un terme, à l’occasion de la discussion de la présente loi, à l’exclusivité dont bénéficie le constructeur pour la vente des pièces détachées visibles.

En l’état actuel de la législation française, les pièces détachées automobiles visibles (ailes, capots, pare-chocs, pare-brise, feux, rétroviseurs, etc.) sont protégées par la loi sur les dessins et modèles et par les dispositions relatives aux droits d’auteurs. Seul le constructeur automobile est habilité à distribuer ces pièces aux différents réparateurs.

Par ailleurs, cette protection sur la pièce automobile visible couvre non seulement sa première incorporation dans le produit fini (« première monte » destinée à l’assemblage du véhicule neuf) mais aussi toute fabrication, commercialisation, incorporation à titre de pièce de rechange (« deuxième monte »). C’est là la différence entre la France et de nombreux autres États membres où la production et la commercialisation des pièces de rechange destinées à la réparation sont totalement libres et exemptes de droits de propriété intellectuelle.

Dans son avis du 8 octobre 2012, l’Autorité de la Concurrence (ADLC) estime souhaitable de conserver cette protection pour les pièces visibles de « première monte » mais propose de lever, de manière progressive et maîtrisée, la restriction pour les pièces de rechange destinées à la réparation dites de « deuxième monte ». Cette mesure appelée « clause de réparation » a déjà été adoptée en droit par onze pays européens et est en vigueur aux États-Unis et en Allemagne.

Elle aurait pour conséquences de faire baisser les prix des pièces de rechange visibles, d’accroître le pouvoir d’achat du consommateur français, de permettre aux équipementiers français d’intégrer le marché européen de la fabrication et de la distribution des pièces visibles, de leur offrir de nouvelles opportunités de croissance, notamment à l’export et de créer de l’emploi.

Toutefois, afin, de permettre aux acteurs économiques de se préparer, une période transitoire limitant cette ouverture aux seuls équipementiers d’origine est prévue dans le présent article.

En effet, plus de 75 % de la valeur des véhicules est réalisée par des équipementiers ou sous-traitants qui sont à l’origine des produits et qui, contrairement à ce qui se passe pour les pièces non visibles, se trouvent empêchés de les commercialiser librement du fait du monopole, ce qui nuit à leur développement, voire condamne leur entreprise lorsque les constructeurs délocalisent leur production.

Comme l’a souligné l’ADLC dans son rapport, pour atteindre pleinement les objectifs de gains de pouvoirs d’achat pour le consommateur et de création de valeur dans toute la filière de l’après-vente automobile, cette période transitoire doit néanmoins être limitée dans le temps.

---

Avant l'expiration de cette période transitoire, le gouvernement remettra un rapport au Parlement qui permettra d'évaluer, au vu de la situation économique de la filière, s'il convient, le cas échéant, de la prolonger.

Tel est l'objet du présent amendement qui s'inscrit par ailleurs dans la droite ligne des déclarations du Premier ministre qui entend renforcer le pouvoir d'achat des automobilistes par la concurrence.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	68 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. Alain MARC, LE NAY et DANESI, Mmes DEROMEDI et BRUGUIÈRE, MM. HUGONET et LEFÈVRE, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. LONGEOT, HENNO, DAUBRESSE, LAMÉNIÉ et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. Bernard FOURNIER, CHARON et DECOOL, Mme LOPEZ, MM. Henri LEROY et JANSSENS, Mmes Anne-Marie BERTRAND et RAIMOND-PAVERO, MM. KAROUTCHI, DARNAUD et SAVARY, Mme IMBERT, M. BABARY et Mme NOËL

ARTICLE 30 (SUPPRIMÉ)

A. – Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – L'État augmente progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et à la modernisation (automatisation, télé-conduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 200 millions d'euros par an entre 2019 et 2022 et 220 millions d'euros par an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de Voies navigables de France et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 275 millions d'euros par an à cet horizon.

II. – 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.

B. – En conséquence, rétablir cette division et son intitulé dans la rédaction suivante :

Titre IV

Programmation des investissements dans les transports

**OBJET**

Le rapport du Conseil d'Orientation des infrastructures, remis au Gouvernement en février 2018, a confirmé que l'état de dégradation avancée du réseau fluvial, résultat de décennies de sous-investissement, nécessite un sévère rattrapage. Faisant siennes les conclusions d'un audit externe réalisé sur les besoins de restauration de l'infrastructure fluviale, le COI a indiqué que pour maintenir la fonction navigation sur l'essentiel du

réseau un budget de 245M€/an serait nécessaire pendant 10 ans. Ce chiffre n'inclut pas le budget de 30 M€ prévus par VNF pour la modernisation du réseau.

Le COI a évalué qu'un scénario minimaliste réduit à 201 M€/an (dont 180 M€ d'AFITF et de 30 M€ d'autofinancement) pour la régénération, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Le montant des crédits AFITF figurant dans le texte actuel du rapport annexé, 110 M€/an puis 130 M€/an, laisse espérer un budget de 190 M€/an en 2027 avec les fonds propres et les co-financements supposés. Mais ces montants incluent les 30 M€/an prévus pour la modernisation. Ainsi ce serait au mieux 160 M€/an (2027) qui seraient consacrés à la régénération du réseau, au lieu des 245 M€/an nécessaires. Ce scénario signifie qu'une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d'une desserte fluviale, pour le transport comme pour le tourisme.

A l'heure où l'on enregistre un dérèglement climatique qui dépasse tous les pronostics, il est nécessaire de conserver l'intégralité d'un réseau qui permet d'assurer des prestations de transport trois à quatre fois moins émettrices de gaz à effet de serre que le transport routier. Le nouveau scénario propose de viser à l'horizon 2023 un budget de 245 M€/an pour la régénération, auquel s'ajouterait 30 M€/an pour la modernisation, soit 275 M€/an.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	519
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FÉRAUD et ASSOULINE, Mme de la GONTRIE et M. JOMIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 31

Après l'alinéa 2

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 121-3, il est inséré un article L. 121-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 121-3-.... – Les infractions définies à l'article L. 121-3 peuvent être constatées par le biais de caméras disposées sur la voie publique.

« Lorsque ces infractions concernent l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes, d'aires piétonnes, de zones à trafic limité ou de zones à faible émissions et, afin de déterminer les véhicules autorisés à y circuler, les services de police et de gendarmerie nationales, les services de police municipale ou, à Paris le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris peuvent consulter le 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, ainsi que les 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, ces mêmes services peuvent consulter le 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 d'immatriculation du véhicule. » ;

OBJET

L'article L. 121-3 du code de la route rend le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule responsable par défaut de certaines infractions. Celles-ci peuvent donc être constatées sans interception du véhicule, notamment par le biais de la vidéo verbalisation.

Le présent amendement prévoit l'adjonction d'un article L. 121-3-1 au code de la route pour permettre la constatation d'un certain nombre d'infractions par l'usage de caméras.

---

Cet article prévoit également, pour ces mêmes infractions, la possibilité pour les agents verbalisateurs strictement énumérés à cet article de consulter les fichiers mis en place afin de s'assurer du respect des restrictions de la circulation dans certaines voies ou zones.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	98 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mmes ESTROSI SASSONE, DEROCHÉ, TROENDLÉ, DI FOLCO, THOMAS, CHAIN-LARCHÉ, BRUGUIÈRE, DEROMEDI et NOËL, MM. DAUBRESSE, LEFÈVRE, CALVET, BONHOMME, REGNARD, de LEGGE et LAMÉNIE, Mme MICOULEAU, M. BASCHER, Mme PUISSAT, M. BAZIN, Mmes GRUNY et LASSARADE, M. COURTIAL, Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. CUYPERS et FORISSIER, Mme DUMAS, MM. GENEST, SCHMITZ, DANESI, RAPIN et Bernard FOURNIER, Mmes Laure DARCOS, CANAYER et DESEYNE, MM. PRIOU, KAROUTCHI, PEMEZEC et BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. CHEVROLLIER, Mmes DURANTON, Anne-Marie BERTRAND et Marie MERCIER, MM. VOGEL, LE GLEUT, Jean-Marc BOYER, DUPLOMB et VASPART, Mme RAIMOND-PAVERO, M. SEGOUIN, Mme de CIDRAC, MM. PERRIN, GREMILLET et SIDO et Mme LAMURE

ARTICLE 31

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le deuxième alinéa de l'article L. 212-3 est complété par une phrase ainsi rédigée :  
« L'activité des titulaires d'une autorisation d'enseigner est incompatible avec le statut d'auto-entrepreneur. » ;

OBJET

Après bientôt trois ans d'effectivité, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite loi Macron a montré une limite en matière d'apprentissage de la conduite dématérialisée.

En effet, les plates-formes en ligne n'ont pas de local et font souvent appel à des formateurs sous statut d'auto-entrepreneurs.

Cette concurrence donne lieu à un important contentieux entre ces deux types de structure et n'apporte pas d'amélioration de la situation.

En effet, contrairement au statut de salarié, ces personnes disposent d'un statut fiscal réduisant leurs charges qui s'apparente à un contournement de paiement des charges sociales répondant à une des définitions du travail dissimulé.



---

Par ailleurs, les enjeux de sécurité et d'assurance sont revus à la baisse avec une prise en charge des élèves et des prix extrêmement variables en fonction de la structure choisie.

Enfin, la situation professionnelle des moniteurs est à souligner puisque le traitement, la rémunération et la protection sociale sont très différents en fonction de leur statut de salarié ou d'auto-entrepreneur.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	939
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 31

I. – Alinéa 53

Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 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 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 ;

II. – Après l'alinéa 55

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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. » ;

**OBJET**

Le présent amendement prévoit d'étendre le champ d'application de l'article L. 325-1-2 du code de la route qui permet aux forces de l'ordre sur autorisation du préfet de procéder à l'immobilisation et la mise en fourrière d'un véhicule pendant une durée de 7 jours afin d'écarter provisoirement de la route l'auteur d'un délit de conduite sous l'influence de l'alcool, de conduite après usage de stupéfiants ou de conduite sans permis de conduire.

Le dispositif, créé par la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, a été modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle pour permettre la mise en fourrière du véhicule de l'auteur d'un dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée. Cette extension a permis aux préfets et aux services de police et de gendarmerie de pleinement s'en saisir pour lutter contre les grands excès de vitesse.

Le présent amendement met en œuvre la mesure n° 14 du Comité interministériel de la sécurité routière tenu le 9 janvier 2018 et a pour objectifs de faire diminuer l'accidentalité et la mortalité routières, liées notamment aux conduites addictives, et de s'inscrire dans une logique de dissuasion et de prévention. Selon le bilan de l'accidentalité de l'année 2017 établi par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 778 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool, soit 30 % des personnes tuées sur les routes, 494 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants et 237 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sans permis de conduire.

L'amendement simplifiera les tâches à accomplir pour les forces de l'ordre et pour les Parquets dans la mesure où le délai de 7 jours de mise en fourrière permettra aux procureurs de la République de se prononcer, au titre de leurs prérogatives, sur la mise en fourrière judiciaire du véhicule en vue de statuer par la suite sur sa confiscation.

Il convient de préciser que les travaux, menés par le Gouvernement, de modernisation et de simplification des procédures applicables aux véhicules en fourrière permettront de limiter les frais de fourrière pesant sur les auteurs d'infractions graves et de faciliter leurs démarches pour récupérer plus rapidement leur véhicule.

Par cet amendement, le Gouvernement entend assurer la protection de l'ensemble des usagers de la route et répondre aux attentes des concitoyens concernant une lutte plus efficace contre les comportements les plus graves au volant.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	304 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. KAROUTCHI, BABARY, BASCHER, BONHOMME, BONNE, BUFFET, CALVET et CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI SASSONE, MM. GINESTA et HUSSON, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU et MM. MILON, PANUNZI, SAVARY, SIDO et VOGEL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 31

Compléter cet article par trois paragraphes ainsi rédigés :

VI. – À titre expérimental, les opérateurs de transports publics de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent.

L'enregistrement est permanent mais l'exploitation des images collectées par ces systèmes n'est autorisée qu'aux fins d'assurer la prévention et l'analyse des accidents de transport.

Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la répétition d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.

Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel captées.

Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximum de trente jours.

L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au Règlement (UE) 2016/ 679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.

VII. – Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.

VIII. – L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

### **OBJET**

L'article 31 intègre plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route et ainsi sauver davantage de vie et la mesure proposée, visant à modifier le code des transports s'inscrit dans cette démarche.

Dans un contexte de progression continue du niveau d'exigence de sécurité et fort des opportunités offertes par les systèmes de vidéo protection dont elle dispose, les transporteurs souhaitent pouvoir utiliser les images qui sont issues de ces systèmes dans le cadre de la prévention et l'analyse des accidents de transport.

Il serait dès lors souhaitable que l'entreprise puisse généraliser la mise en place des caméras (notamment à l'avant de ses tramways et de ses bus) qui visualisent la voie publique, pour améliorer la qualité du service public délivré et offrir de meilleures garanties en termes de sécurité routière.

La présence de ces caméras permettrait en effet de comprendre a posteriori les causes d'un incident technique ou d'un accident impliquant des éléments extérieurs (piétons, voitures ...), et dès lors de prendre des mesures destinées à prévenir ce type d'incident ou d'accident, pour se conformer, entre autres, aux préconisations du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre.

Dans ce contexte, les images issues des systèmes de vidéo protection des transporteurs doivent pouvoir être conservées dans des délais particuliers adaptés aux enjeux de sécurité en cause.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1045
----------------	------

27 MARS 2019

**S O U S - A M E N D E M E N T**  
à l'amendement n<sup>o</sup> 304 rect. bis de M. KAROUTCHI  
présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. HOULLEGATTE, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, M. JACQUIN  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 31

Amendement 304 rect. bis, alinéa 7

Remplacer le mot:

trente

par le mot :

quinze

**OBJET**

Les auteurs du sous-amendement considèrent que si ces enregistrements ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport, ils doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximum de 15 jours. Il n'y a en effet aucune raison de permettre de garder aussi longtemps, jusqu'à 30 jours, ces enregistrements. Et ce d'autant plus que le dispositif prévu par l'amendement est mis en place à titre expérimental, ce qui permettra par retour d'expérimentation de modifier le cas échéant ce délai.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	637 rect. octies
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FOUCHÉ, MALHURET, Alain MARC, DECOOL, BIGNON, GUERRIAU, WATTEBLED,  
CHASSEING, CAPUS et LAGOURGUE, Mme MÉLOT, MM. BOULOUX et GROSDIDIER,  
Mme PROCACCIA, MM. HENNO et GRAND et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 31

Compléter cet article par trois paragraphes ainsi rédigés :

VI. – À titre expérimental, les opérateurs de transports publics de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent.

L'enregistrement est permanent mais l'exploitation des images collectées par ces systèmes n'est autorisée qu'aux fins d'assurer la prévention et l'analyse des accidents de transport.

Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la réitération d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.

Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel captées.

Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximum de trente jours.

L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au Règlement (UE) 2016/ 679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.

VII. – Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.

VIII. – L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

### **OBJET**

L'objet du présent amendement est de prévenir les accidents ou incidents de transport par les opérateurs de transports publics de voyageurs au moyen d'un système de vidéo-protection embarquée. Dans un contexte de progression continue du niveau d'exigence de sécurité et fort des opportunités offertes par les systèmes de vidéo protection dont ils disposent, les opérateurs de transports publics de voyageurs souhaitent pouvoir utiliser les images qui sont issues de ces systèmes dans le cadre de la prévention et l'analyse des accidents de transport.

Il s'agit d'expérimenter pendant 3 ans la mise en place de caméras frontales embarquées (notamment à l'avant de ses tramways et de ses bus) qui visualisent la voie publique, pour améliorer la qualité du service public délivré et offrir de meilleures garanties en termes de sécurité routière.

La présence de ces caméras permettrait en effet de comprendre a posteriori les causes d'un incident technique ou d'un accident impliquant des éléments extérieurs (piétons, voitures ...), et dès lors de prendre des mesures destinées à prévenir ce type d'incident ou d'accident, pour se conformer, entre autres, aux préconisations du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	26 rect. bis
----------------	--------------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LONGEOT, Mme VULLIEN  
et les membres du groupe Union Centriste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3<sup>o</sup> du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

**OBJET**

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Cet amendement propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers afin de leur permettre conserver leur emploi :

- l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points lors du passage de la formation initiale ou continue (tous les cinq ans) des conducteurs professionnels ;
- la possibilité d'utiliser le Compte Personnel de Formation pour la réalisation de stages de récupération de points.

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiant.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	76 rect. quater
----------------	-----------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme LOPEZ, MM. DAUBRESSE, LAMÉNIE, Henri LEROY, Jean-Marc BOYER et DUFAUT,  
Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. VOGEL, CUYPERS, PERRIN et SIDO, Mmes BORIES,  
DURANTON, MORHET-RICHAUD et DEROMEDI et MM. REGNARD et LONGUET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3<sup>o</sup> du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

**OBJET**

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux -ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne la perte de leur emploi.

Cet amendement propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers afin de leur permettre de conserver leur emploi :

- l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points lors du passage de la formation initiale ou continue (tous les 5 ans) de conducteurs professionnels.

- la possibilité d'utiliser le Compte Personnel de Formation pour la réalisation de stages de récupération de points ;

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiant.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	85 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

M. VASPART, Mme LAMURE, MM. BASCHER, PRIOU, PONIATOWSKI, COURTIAL, DARNAUD, KAROUTCHI et Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, M. LEFÈVRE, Mmes CANAYER, IMBERT, CHAUVIN, BOULAY-ESPÉRONNIER et RENAUD-GARABEDIAN, M. RAPIN, Mmes BRUGUIÈRE et DI FOLCO et MM. Bernard FOURNIER et GREMILLET

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3° du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

**OBJET**

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Cet amendement propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers afin de leur permettre conserver leur emploi :

- l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points lors du passage de la formation initiale ou continue (tous les cinq ans) des conducteurs professionnels.

- la possibilité d'utiliser le Compte Personnel de Formation pour la réalisation de stages de récupération de points ;

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiant.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	473 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MENONVILLE et ARTANO, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE, MM. Alain BERTRAND, CORBISEZ, COLLIN et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3<sup>o</sup> du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

**OBJET**

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Cet amendement propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers afin de leur permettre conserver leur emploi :

- l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points lors du passage de la formation initiale ou continue (tous les 5 ans) des conducteurs professionnels.

- la possibilité d'utiliser le Compte personnel de formation pour la réalisation de stages de récupération de points ;

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiant.





PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	561 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHASSEING, DECOOL, Alain MARC, WATTEBLED, FOUCHÉ et GUERRIAU, Mme MÉLOT,  
MM. LAGOURGUE, MALHURET, NOUGEIN, BONHOMME et MAYET,  
Mme BONFANTI-DOSSAT et M. BOUCHET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3° du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

**OBJET**

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Cet amendement propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers afin de leur permettre conserver leur emploi :

- l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points lors du passage de la formation initiale ou continue (tous les 5 ans) des conducteurs professionnels.

- la possibilité d'utiliser le Compte Personnel de Formation pour la réalisation de stages de récupération de points ;

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiant.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	97 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

Mme ESTROSI SASSONE, MM. DAUBRESSE, COURTIAL et MOUILLER, Mmes DEROCHÉ, TROENDLÉ, DI FOLCO, THOMAS, CHAIN-LARCHÉ, BRUGUIÈRE, DEROMEDI et NOËL, MM. LEFÈVRE, LAMÉNIÉ, CALVET, BONHOMME, REGNARD et de LEGGE, Mme MICOULEAU, M. BASCHER, Mme PUISSAT, MM. BAZIN et Daniel LAURENT, Mmes GRUNY, LASSARADE et LANFRANCHI DORGAL, MM. CUYPERS, PONIATOWSKI et FORISSIER, Mme DUMAS, MM. GENEST, SCHMITZ, DANESI, RAPIN et Bernard FOURNIER, Mmes Laure DARCOS, CANAYER et DESEYNE, MM. PRIOU, KAROUTCHI, PEMEZEC et BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. CHEVROLLIER, Mmes DURANTON, Anne-Marie BERTRAND et Marie MERCIER, MM. VOGEL, SAURY, LE GLEUT, Jean-Marc BOYER, DUPLOMB et VASPART, Mme RAIMOND-PAVERO, M. SEGOUIN, Mmes de CIDRAC et BOULAY-ESPÉRONNIER, MM. RAISON et PERRIN, Mme LAMURE et MM. GREMILLET et SIDO

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 213-1 du code de la route est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un décret pris en Conseil d'État définit les modalités d'application de l'agrément délivré par l'autorité administrative, notamment : » ;

2° Après le même premier alinéa, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« - la nature de l'établissement d'apprentissage de la conduite ;

« - la durée de l'agrément ;

« - le périmètre géographique d'exercice accordé. » ;

**OBJET**

Cet amendement vise à mettre fin aux recours contentieux qui augmentent entre les auto-écoles dites classiques disposant d'un local et celles exclusivement en ligne.

Si un rapport d'information de l'Assemblée nationale consacré au suivi de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite loi Macron propose de rappeler dans la partie législative du code de la route que l'agrément délivré aux professionnels par le préfet est d'ordre national, il semble plus cohérent de laisser au Conseil d'État la possibilité de définir l'agrément afin de donner la possibilité au préfet d'arbitrer ces demandes d'agréments entre des acteurs qui ne disposent ni des mêmes moyens ni des mêmes objectifs entre les auto-écoles en ligne et celles disposant d'un local.

Une jurisprudence importe (un arrêté du tribunal administratif de Lyon et deux arrêts de la cour d'Appel de Paris) est issue de l'affrontement judiciaire entre les acteurs de l'apprentissage de la conduite au détriment des élèves d'une part et des conditions de travail des professionnels d'autre part.

L'objectif de cet amendement est de clarifier la nature de l'agrément.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	392 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mmes BERTHET et DURANTON,  
MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE,  
M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE,  
Mme LANFRANCHI DORGAL, MM. REVET et DUPLOMB et Mme CHAUVIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale ».

**OBJET**

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite.

L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires.

Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial.

Parce qu'elles délivrent l'agrément et qu'elles disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à même d'assurer le respect de ces obligations légales. Il convient donc de s'assurer que la loi précise bien que l'agrément délivré soit de portée départementale en clarifiant l'article L. 213-1 du code de la route.

Toute autre solution rendrait *de facto* toute volonté de contrôle inopérante et nierait l'intérêt pédagogique du local. Cette proximité et cette capacité de contrôle conditionnent une haute qualité de l'éducation routière et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité routière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	720
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme LOPEZ

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale ».

**OBJET**

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite.

L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires.

Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial.

Parce qu'elles délivrent l'agrément et qu'elles disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à même d'assurer le respect de ces obligations légales.

Il convient donc de s'assurer que la loi précise bien que l'agrément délivré soit de portée départementale en clarifiant l'article L213-1 du code de la route.

Toute autre solution rendrait de facto toute volonté de contrôle inopérante et nierait l'intérêt pédagogique du local. Cette proximité et cette capacité de contrôle conditionnent une haute qualité de l'éducation routière et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité routière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	758 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mmes GOY-CHAVENT et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE, LAUGIER, HENNO, BOCKEL, LAUREY, MIZZON et DÉTRAIGNE et Mmes BILLON, SOLLOGOUB, de la PROVÔTÉ, Catherine FOURNIER et LOISIER

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale ».

**OBJET**

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite.

L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires.

Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial.

Parce qu'elles délivrent l'agrément et qu'elles disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à même d'assurer le respect de ces obligations légales.

Il convient donc de s'assurer que la loi précise bien que l'agrément délivré soit de portée départementale en clarifiant l'article L213-1 du code de la route.

Toute autre solution rendrait de facto toute volonté de contrôle inopérante et nierait l'intérêt pédagogique du local.

Cette proximité et cette capacité de contrôle conditionnent une haute qualité de l'éducation routière et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité routière.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	905 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 31

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code la route est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 223-1 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le permis de conduire est affecté d'un nombre de points dans le cadre de son utilisation à titre personnel et privé.

« En cas d'utilisation du permis de conduire dans le cadre d'une activité professionnelle principale et régulièrement déclarée, le même nombre de points est attribué à une partie spécifique dédiée à cette utilisation professionnelle du permis de conduire.

« Si, dans le cadre de l'une ou de l'autre des utilisations de son permis de conduire, le titulaire a commis une infraction relevant de la simple contravention et pour laquelle une réduction du nombre de points est prévue, cette réduction est appliquée de plein droit dans la seule partie du permis de conduire concernée.

« Si le titulaire du permis de conduire a commis une infraction relevant du délit, la réduction du nombre de points prévue est appliquée de plein droit dans l'ensemble des parties du permis de conduire. » ;

2<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 223-3 est ainsi rédigé :

« Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions entraînant retrait de points a été relevée à son encontre, il est informé des dispositions de l'article L. 223-2, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès conformément aux articles L. 225-1 à L. 225-9. L'intéressé peut également exercer un droit de rectification sur ce traitement, notamment pour faire valoir, à l'appui d'éléments matériels, que l'infraction a été commise dans une utilisation différente de celle pour laquelle le retrait de points a été retenu. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'exercice de ce droit de rectification. » ;

3° L'article L. 223-5 est ainsi modifié :

a) Au I, après les mots : « des points », sont insérés les mots : « dans l'une ou l'autre ou les deux parties du permis de conduire » et sont ajoutés les mots : « pour le cas d'utilisation pour lequel la totalité des points lui ont été retirés » ;

b) À la première phrase du II, après les mots : « de conduire », sont insérés les mots : « pour le cas d'utilisation pour lequel la totalité des points lui ont été retirés ».

### **OBJET**

Les personnes dont l'activité professionnelle principale est la conduite d'un véhicule industriel et commercial sont particulièrement exposées, en raison de la fréquence et de la durée de conduite, à la perte de points sur leur permis de conduire, et a fortiori de leur permis de conduire. Cet amendement vise donc à distinguer entre un permis de conduire professionnel et leur permis de conduire privé, sans pour autant appliquer cette distinction aux actes plus graves assimilables à un délit.

Ainsi, il s'agit de sécuriser le parcours professionnel de ces individus et de garantir un usage normal du permis dans le cadre de leur vie privée. En cas de perte de leur permis de conduire privé, ils pourront continuer à exercer leur activité professionnelle et, en cas de perte de leur permis professionnel, ils pourront toujours utiliser leur véhicule privé pour chercher un nouveau travail et s'y rendre le cas échéant.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	11 rect. quinq uies
----	------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FOUCHÉ, MALHURET, Alain MARC, WATTEBLED, DECOOL, BIGNON, GUERRIAU, CHASSEING, CAPUS et LAGOURGUE, Mme MÉLOT, MM. BOULOUX et GROSDIDIER, Mmes de CIDRAC et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et LAMÉNIE, Mme DURANTON, M. MOGA, Mme PROCACCIA, MM. BABARY et HENNO, Mmes GUIDEZ, RAIMOND-PAVERO et LOPEZ et M. GRAND

<b>C</b>	<b>Demande de retrait</b>
<b>G</b>	<b>Favorable</b>
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs est ainsi modifié :

1° Au II, les mots : « , pour une durée de trois ans » sont supprimés ;

2° Le III est abrogé.

**OBJET**

L'article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a autorisé à titre expérimental, pour une durée de trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions.

Le service interne de sécurité de la SNCF a immédiatement pris les mesures utiles pour la mise en place de l'expérimentation à savoir, l'acquisition des technologies idoines et l'autorisation administrative correspondante (CNIL). L'expérimentation par la SNCF n'a été autorisée par la CNIL que par une délibération du 16 novembre 2017. Elle a été effectivement mise en place entre le 12 février 2018 (site de Calais) et le 10 avril 2018 (site de Lyon Part Dieu).

40 dispositifs ont été répartis sur 8 sites, répartis entre l'île de France et la Province. Ils ont rapidement démontré leur utilité déjà mise en lumière par les forces de sécurité intérieure.

Ce dispositif a démontré son utilité. La loi n° 2018-697 du 3 août 2018 relative à l'harmonisation de l'utilisation des caméras mobiles par les autorités de sécurité publique vient d'ailleurs de créer une expérimentation similaire au bénéfice des sapeurs-pompiers professionnels ou volontaires et des militaires de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris, du bataillon des marins-pompiers de Marseille et des personnels de surveillance de l'administration pénitentiaire. Elle a également pérennisé l'usage des caméras mobiles par les agents de police municipale, dont l'expérimentation de seulement 2 ans prévue par l'article 114 de la loi n° 2016-731 du 3 juin 2016 s'était achevée le 3 juin 2018.

Selon les éléments recueillis par la SNCF, le bilan de l'expérimentation de ce dispositif est très concluant. Au 31 décembre 2018, 3367 missions avaient déjà été menées avec l'appui de ces caméras piétons. Environ 10% de ces missions ont fait l'objet d'un déclenchement du dispositif. Les caméras permettent d'apaiser les tensions, de sécuriser les missions des agents en limitant les risques de comportement agressif et également d'apporter la preuve du bienfondé d'une intervention. Elles contribuent à améliorer la sécurité des passagers.

Cet amendement vise à pérenniser l'utilisation par les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP du dispositif des caméras piétons. C'est un amendement d'appel qui permet de rappeler au gouvernement la nécessité de ne pas reproduire les retards et ratés qui ont lieu lors concernant la pérennisation de l'expérimentation de ce dispositif par les agents de police municipales. Si l'expérimentation de la SNCF n'a débuté que le 1<sup>er</sup> janvier 2018, avec un an de retard, elle prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

D'ici là, il convient de ne pas continuer une expérimentation devenue inutile et de pérenniser le dispositif pour sécuriser les transports.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	433 rect. sexies
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. FOUCHÉ, Alain MARC, BIGNON, CHASSEING, GUERRIAU, DECOOL, CAPUS, BOULOUX et GROSIDIER, Mmes de CIDRAC et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et MOGA, Mmes PROCACCIA et DURANTON, MM. LAMÉNIÉ, HENNO et BABARY, Mmes RAIMOND-PAVERO et LOPEZ, M. GRAND et Mme RENAUD-GARABEDIAN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2241-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-2-.... – Dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

« L'enregistrement n'est pas permanent.

« Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du présent code, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

« Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés au même 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

« L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

« Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

« Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements. »

### **OBJET**

Cet amendement vise à permettre à l'ensemble des contrôleurs et vérificateurs de titres des entreprises de transport de voyageurs d'utiliser des caméras individuelles portatives dans l'exercice de leurs missions afin de faire progresser la sûreté sur les réseaux de transport de voyageur. Les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP expérimentent l'utilisation de caméras mobiles depuis le mois de février 2018. Les résultats sont très concluants. La présence des caméras permet en effet d'apaiser les tensions et de sécuriser les missions des agents. Dans ces conditions, il est logique de permettre aux agents assermentés des entreprises de transport qui contrôlent les titres de transport de bénéficier de cette même technologie. L'objet du présent amendement est d'étendre l'utilisation des caméras piétons à l'ensemble des agents assermentés des exploitants du service de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	432 rect. octies
----------------	------------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. FOUCHÉ, Alain MARC, BIGNON, GUERRIAU, DECOOL, CHASSEING, WATTEBLED, CAPUS et BOULOUX, Mme de CIDRAC, M. BONNECARRÈRE, Mmes BILLON et DURANTON, MM. LAMÉNIE et HENNO, Mme PROCACCIA, M. BABARY, Mmes RAIMOND-PAVERO et LOPEZ et M. GRAND

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.– À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 du code des transports peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 du même code, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4<sup>o</sup>. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

II.– Le I est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour une durée de deux ans.

III.– L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'année suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

### **OBJET**

Amendement de repli.

Cet amendement vise à permettre à l'ensemble des contrôleurs et vérificateurs de titres des entreprises de transport de voyageurs d'utiliser des caméras individuelles portatives dans l'exercice de leurs missions afin de faire progresser la sûreté sur les réseaux de transport de voyageur. Les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP expérimentent l'utilisation de caméras mobiles depuis le mois de février 2018. Les résultats sont très concluants. La présence des caméras permet en effet d'apaiser les tensions et de sécuriser les missions des agents. Dans ces conditions, il est logique de permettre aux agents assermentés des entreprises de transport qui contrôlent les titres de transport de bénéficier de cette même technologie. Si compte tenu du caractère concluant de l'expérimentation en cours, il pourrait être envisagé de généraliser directement le dispositif à ces agents, il semble qu'il y ait des réticences au principe d'une généralisation sans expérimentation. C'est pourquoi le présent amendement de repli propose d'étendre l'expérimentation en cours à l'ensemble des agents assermentés des exploitants du service de transport.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	554 rect. quater
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. CAPO-CANELLAS, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN et MM. Loïc  
HERVÉ, CIGOLOTTI et JANSSENS

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.– À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

II.– Le I est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour une durée de deux ans.

III.– L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'année suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

### **OBJET**

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 dite loi Savary précise, dans l'article L. 2251-4-1 du code des transports, que seuls les agents de la SUGE et du GPSR sont autorisés à utiliser des caméras piétons, excluant tout agent de contrôle assermenté, alors que beaucoup de territoires souhaitent équiper leurs agents de contrôle assermentés. Malgré tout, certains responsables de réseaux de transport passent outre avec l'accord du représentant de l'État dans le département, tandis que d'autres reçoivent un avis négatif.

Depuis leur déploiement, les caméras piétons ont prouvé leur efficacité dans la lutte pour la réduction des agressions physiques et verbales que subissent les agents lors du contrôle de contrevenants. Les collectivités ayant pu équiper leurs agents ont vu baisser drastiquement le nombre d'agressions et d'incivilités envers ces derniers. Cet outil permet d'apaiser la tension lors du contrôle dès lors que l'agent prévient l'usager, conformément à la réglementation, qu'il va être filmé. Cet apaisement crée un sentiment de sécurité pour l'ensemble des voyageurs témoins de l'intervention.

Il est créé un article spécifique pour l'extension de cette possibilité hors SNCF et RATP.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	555 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. CHASSEING, Mmes SOLLOGOUB et KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, CIGOLOTTI, BONNECARRÈRE, Alain MARC et CAPO-CANELLAS, Mme BILLON et M. FOUCHÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1632-2-1 du code des transports est ainsi modifié :

- 1<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa, le mot : « grave » est supprimé ;
- 2<sup>o</sup> À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « pour garantir la protection des usagers » ;
- 3<sup>o</sup> Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Une convention est conclue entre les autorités organisatrices de mobilité, le représentant de l'État dans le département, et les services compétents des forces de l'ordre pour l'organisation des modalités de dépôt permanent des images temps réel aux forces de l'ordre. »

**OBJET**

Depuis plusieurs années, et spécifiquement depuis 2004 pour la métropole de Lyon, les images du réseau de transport public sont déportées, et visibles en permanence, vers les forces de l'ordre. Sous le couvert de convention entre le responsable du réseau de transport public et la préfecture, la sécurité publique du Rhône visionne en direct les images de toutes leurs caméras. La loi n<sup>o</sup> 2016-339 du 22 mars 2016 dite loi Savary précise, dans l'article L. 1632-2-1 du code des transports, que la transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la protection des véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs lors de circonstances faisant redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens ou aux personnes est autorisée sur décision conjointe de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant de service de transport.

A l'heure où le risque terroriste est aussi permanent et élevé dans des réseaux de transport qui restent une cible privilégiée ou potentielle comment définir aujourd'hui le risque de commission d'une atteinte grave ?

Il est donc nécessaire de revoir les modalités de déport permanent des images temps réel aux forces de l'ordre : police, gendarmerie et police municipale, pour assouplir les cas dans lesquels ce départ est assuré. Un conventionnement tripartite entre les réseaux de transport, les forces de l'ordre et l'État permettra d'encadrer ces modalités.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	435 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. FOUCHÉ, MALHURET, Alain MARC, BIGNON, GUERRIAU, DECOOL, WATTEBLED, CHASSEING, CAPUS et LAGOURGUE, Mmes MÉLOT, de CIDRAC et VULLIEN, M. MOGA, Mmes RAIMOND-PAVERO, GUIDEZ et PROCACCIA, MM. LAMÉNIE et HENNO, Mmes DURANTON et LOPEZ, M. GRAND et Mme RENAUD-GARABEDIAN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° La première occurrence du mot : « ou » est remplacé par le signe : « , » ;

2° Après le mot : « sûreté », sont insérés les mots : « , d'un gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire » ;

3° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Peuvent ainsi faire l'objet d'une enquête administrative les salariés, les personnels mis à disposition et les personnels du ou des sous-traitants intervenant au sein des entreprises précitées. »

**OBJET**

L'article L.114-2 du code de la sécurité intérieure ne vise que les emplois en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public de personnes ou d'une entreprise de transport de marchandises dangereuses, à l'exclusion du gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire. Par ailleurs, ce texte retient le vocable d'emplois, sans préciser si ces derniers concernent exclusivement les salariés des entreprises concernés.

Ainsi, le texte doit être modifié afin, d'une part, de viser le gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire, et d'autre part de préciser les personnes pouvant faire l'objet d'une telle enquête administrative, en y incluant ensemble les salariés des entreprises visées ou du gestionnaire d'infrastructures mais également les personnels mis

à disposition et les personnels des sous-traitants qui interviennent au sein des entreprises citées.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	302 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. KAROUTCHI, BABARY, BASCHER, BONHOMME, CALVET et CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI SASSONE, M. GINESTA, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU et MM. MILON, PANUNZI, SIDO, VIAL et VOGEL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Après le mot : « sureté », sont insérés les mots : « ou d'un gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire » ;

2° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les emplois pouvant faire l'objet d'enquête concernent les salariés, les personnels mis à disposition, et les personnels du ou des sous-traitants intervenant au sein des entreprises précitées. »

**OBJET**

L'article L.114-2 du code de la sécurité intérieure ne vise que les emplois en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public de personnes ou d'une entreprise de transport de marchandises dangereuses, à l'exclusion du gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire. Par ailleurs, ce texte retient le vocable d'emplois, sans préciser si ces derniers concernent exclusivement les salariés des entreprises concernés.

Ainsi, le texte doit être modifié afin de permettre que soient visés le gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire et que la notion d'emplois soit clairement établie, incluant ensemble les salariés des entreprises visées ou du gestionnaire d'infrastructures mais également les personnels mis à disposition et les personnels des sous-traitants qui interviennent au sein des entreprises citées.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	12 rect. sexies
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FOUCHÉ, MALHURET, Alain MARC, DECOOL, WATTEBLED, BIGNON, GUERRIAU, CAPUS et LAGOURGUE, Mmes MÉLOT, de CIDRAC, VULLIEN et PROCACCIA, MM. LAMÉNIE et HENNO, Mme DURANTON, M. MOGA, Mmes RAIMOND-PAVERO et LOPEZ, M. GRAND et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au septième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, les mots : « l'employeur lui propose un emploi autre que ceux mentionnés au premier alinéa et correspondant à ses qualifications. En cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou en cas de refus du salarié, » sont supprimés.

**OBJET**

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens.

L'article L. 114-2 du Code de la sécurité intérieure, introduit par cette loi, prévoit que lorsque le résultat d'une enquête réalisée fait apparaître que le comportement du salarié concerné est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur lui propose un emploi et correspondant à ses qualifications.

Ce n'est qu'en cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou de refus du salarié, que l'employeur peut engager à son encontre une procédure de licenciement.

Or, il apparaît totalement inopportun de reclasser dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que son comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens. Son reclassement dans une autre fonction, quand bien même celle-ci ne serait pas considérée comme sensible fait tout de même courir des risques sur la sécurité et celle de ses collègues. La seule détention d'une carte professionnelle SNCF



par un agent identifié à risque terroriste est problématique. cet agent identifié à risque a nécessairement accès aux gares, mais sera également amené à fréquenter d'autres agents qui n'auront pas connaissance d'un risque terroriste identifié.

En conséquence, le licenciement d'un tel salarié devrait pouvoir être autorisé sans mettre à la charge de l'entreprise une obligation préalable de recherche de reclassement.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	516 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. KAROUTCHI, BABARY, BASCHER, BONNE, BONHOMME, BUFFET, CALVET et  
CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et  
ESTROSI SASSONE, MM. GINESTA et HUSSON, Mme IMBERT, M. LAMÉNIE,  
Mme LASSARADE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et  
MICOULEAU et MM. MILON, PANUNZI, SIDO, VIAL et VOGEL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la première phrase du septième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure les mots : « lui propose un emploi autre que ceux mentionnés au premier alinéa et correspondant à ses qualifications » sont remplacés par les mots : « engage à son encontre une procédure de licenciement ».

**OBJET**

La loi du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. Le titre V de la loi d'orientation des mobilités doit venir confirmer cet engagement au regard des enquêtes administratives menées par l'employeur et leurs conséquences.

L'article L.114-2 du Code de la sécurité intérieure, introduit par cette loi, prévoit que lorsque le résultat d'une enquête réalisée fait apparaître que le comportement du salarié concerné est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur lui propose un emploi et correspondant à ses qualifications. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou en cas de refus du salarié, que l'employeur peut engager à son encontre une procédure de licenciement.

Or, il apparaît totalement inopportun de reclasser dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que son comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens. Son reclassement dans une autre fonction, quand bien même celle-ci ne serait pas considérée comme sensible ferait tout de même courir des risques sur la sécurité et celle de ses collègues.

---

En conséquence, le licenciement d'un tel salarié devrait pouvoir être autorisé sans mettre à la charge de l'entreprise une obligation préalable de recherche de reclassement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	964 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, de CIDRAC, CHAIN-LARCHÉ et THOMAS, M. DAUBRESSE, Mmes LAVARDE et DURANTON, MM. REGNARD, LE GLEUT et MAGRAS, Mmes DEROMEDI et LASSARADE, MM. LAMÉNIE, SIDO et de NICOLAY et Mmes RENAUD-GARABEDIAN et GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relève les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. »

**OBJET**

La notion de vulnérabilité de l'article L.2241-6 du code des transports, qui interdit tout recours à la contrainte à l'égard des personnes dites « vulnérables », ne permet pas aux agents visés au I de l'article L. 2241-1 du code des transports de mener pleinement leurs missions.

Aussi, dans le souci d'assurer la sécurité des emprises immobilières des transporteurs, il est nécessaire de pouvoir agir efficacement à l'égard d'individus commettant une infraction à la police des transports terrestres de voyageurs.

Toutefois, afin de ne pas seulement mettre fin à un trouble au sein des réseaux de transport sans proposer d'alternative, l'abandon de la notion de vulnérabilité s'accompagne d'une obligation de proposer à la personne sans domicile fixe un hébergement d'urgence.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	90 rect. bis
----------------	--------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. VASPART, Mmes LAMURE, MORHET-RICHAUD et IMBERT, MM. PERRIN, RAISON, RAPIN, PRIOU, BONNECARRÈRE et GREMILLET, Mme GRUNY, MM. SAVARY et SCHMITZ, Mme DI FOLCO, MM. DAUBRESSE et CUYPERS, Mmes DURANTON et BRUGUIÈRE, MM. Daniel LAURENT et LEFÈVRE, Mme LASSARADE, MM. DARNAUD et BASCHER, Mme CANAYER, M. COURTIAL, Mme DEROMEDI, M. GENEST, Mme VULLIEN, MM. Henri LEROY et MOGA, Mme BILLON et M. LAMÉNIE

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 32 BIS

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> À la fin du septième alinéa, le mot : « personnel » est remplacé par le mot : « disciplinaire » ;

2<sup>o</sup> À la fin du huitième alinéa, les mots : « avec maintien de salaire » sont remplacés par les mots : « sans maintien de salaire ».

**OBJET**

La « loi Savary », complétée par la loi sur la Sécurité publique, introduit un dispositif permettant aux employeurs d'une entreprise de transport public de personnes de faire précéder le recrutement et l'affectation des conducteurs d'une enquête administrative de sécurité (« criblage ») visant à vérifier qu'il n'existe pas d'incompatibilité pour la personne à exercer la fonction envisagée. Cette possibilité est également prévue pour les personnels en fonction et dont le changement de comportement laisserait apparaître des doutes sur la compatibilité avec leurs fonctions.

Lorsque le résultat d'une enquête fait apparaître que le comportement du salarié est incompatible avec l'exercice de ses missions et en cas d'impossibilité de reclassement ou de refus du salarié, l'employeur est tenu d'engager une procédure de licenciement. Le motif du licenciement n'étant pas disciplinaire, l'employeur doit assumer le coût financier et le risque de contentieux lié à une procédure de licenciement.

Cet amendement tend à ce que la rupture du contrat de travail issue d'une enquête administrative réalisée par le ministère de l'intérieur n'entre pas dans le cadre légal du licenciement. L'entreprise n'a pas à supporter le coût de la décision administrative ni les risques de contentieux afférents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	616 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 33

Alinéa 14, première phrase

Après le mot :

mission

insérer les mots :

sans être filialisée

**OBJET**

La RATP assure une mission de prévention permettant de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, cet article vise à adapter le périmètre d'intervention des services de sécurité de la RATP et à encadrer les conditions d'exercice de cette mission pour qu'elles soient transparentes, équitables et non discriminatoires. Cette mission doit notamment être comptablement séparée des activités d'exploitant de service de transport public de voyageurs et de gestionnaires d'infrastructure dévolues à la RATP.

Les auteurs de l'amendement considèrent qu'il n'est pas nécessaire, pour qu'elle soit comptablement séparée des activités d'exploitation de la RATP, de filialiser cette mission. Raison pour laquelle ils souhaitent que cette précision soit inscrite dans la loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	420 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LONGEOT, HENNO et BONNECARRÈRE, Mmes GUIDEZ et PERROT, MM. PRINCE et CANEVET, Mme BILLON et MM. JANSSENS, MOGA et Loïc HERVÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 33

I. – Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

et dans la limite des prérogatives accordées aux entreprises de transport en application de l'article L. 2261-1 du code des transports

II. – Après l'alinéa 16

Insérer quatorze alinéas ainsi rédigés :

...° Le I de l'article L. 2241-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les agents assermentés missionnés par le gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ; »

b) Le 4° est ainsi rédigé :

« 4° Les agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport ou l'exploitant de l'installation de service ; »

...° L'article L. 2261-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2261-1. – Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de la mobilité, les entreprises de la mobilité sont tenues d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de la mobilité. À cette fin, les exploitants peuvent faire appel à leur propre service de sécurité ou au service d'une entreprise de sécurité privée, soumise au livre VI du code de la sécurité intérieure.

« Ces dispositions sont également applicables aux entreprises de transport intervenant sur le périmètre géographique de la région d'Île-de-France :



« - dans les emprises immobilières des infrastructures à l'exception de celles nécessaires à l'exploitation du réseau express régional, du réseau de métropolitain et du Grand Paris ;

« - dans les véhicules de transport public de personnes et dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules, nécessaires à la réalisation des missions d'exploitation et de gestion d'infrastructures qui leurs sont confiées.

« Afin d'assurer leur mission de prévention conformément aux cahiers des charges fixés par Île-de-France Mobilités ou l'autorité compétente, les entités visées au présent alinéa peuvent faire appel au service de sécurité interne de l'autorité organisatrice lorsqu'il en existe un, à leur propre service de sécurité ou au service d'une entreprise de sécurité privée, soumis au livre VI du code de la sécurité intérieure. Elles peuvent également décider de confier cette mission au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens.

« Le centre de coordination opérationnelle de sûreté dans les transports, placé sous l'autorité de la préfecture de la police, permet d'assurer la coordination des différents services internes de sécurité en Île-de-France, dont les conditions sont définies par décret en Conseil d'État.

« Le représentant de l'État dans le département peut conclure avec les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres et leurs exploitants qui exercent une compétence de transport collectif sur le territoire départemental un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, qui détermine les objectifs de sûreté des différents réseaux et services de transport ainsi que les moyens mis en œuvre pour les atteindre. Un tel contrat ne peut mettre à la charge des autorités organisatrices de transport le financement d'actions ou de services qui relèvent de la compétence exclusive de l'État en vertu de la loi.

« Les compétences dévolues au représentant de l'État dans le département par l'avant-dernier alinéa du présent article sont exercées, dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par le préfet de police et, dans le département des Bouches-du-Rhône, par le préfet de police des Bouches-du-Rhône. »

### **OBJET**

Cet amendement vise à clarifier l'exercice des missions de sûreté en Ile de France. En effet, les dispositions intégrées à l'article 33 lors du vote en commission d'aménagement du territoire du Sénat prévoient la possibilité pour les exploitants de services de transport intervenant dans le périmètre géographique de la Région Île-de-France de commander directement et de bénéficier des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens. Cette disposition est notamment prévue pour les exploitants qui ne disposeraient pas de service de sûreté interne.

Il existe pour les réseaux ferrés du métro, RER et Grand Paris Express, une vraie logique opérationnelle et technique pour permettre au GPSR d'exercer la mission de sûreté et ce même lorsque plusieurs entreprises de transport ou exploitants d'installations de service et gestionnaires d'infrastructures pour des prestations annexes sont amenés à intervenir

sur le réseau ferroviaire. Cependant, la situation est très différente pour les réseaux dits de surface (bus et tram).

A la lumière des expériences menées par d'autres opérateurs en Île-de-France et validées par IDF Mobilités, les prestations de sociétés de sécurité privées ou des services internes de sûreté pour des missions de sécurisation dynamique sont totalement adaptées pour les réseaux de surface, le tout à des coûts compétitifs. Il n'y a donc aucune raison de privilégier le GPSR par rapport à d'autres opérateurs de sécurité. L'objet de cet amendement est donc de préciser que les exploitants de service de transport intervenant sur les réseaux de surface dans le périmètre géographique de la Région Ile de France, sont en droit de faire appel à leur propre service interne de sécurité ou de faire appel aux services d'une entreprise de sécurité privée. Cet amendement propose également de clarifier la situation sur tout le territoire français hors Ile de France.

Pour autant cet amendement laisse toujours la possibilité aux exploitants de recourir au GPSR en tant que besoin dans des contextes particuliers. Cette mesure est à même de permettre une graduation de la réponse de sûreté tout en apportant plus de souplesse. À cela s'ajoute l'appui du centre de coordination opérationnelle de sûreté dans les transports (CCOS) placé sous l'autorité de la préfecture de police.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	378 rect. sexies
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, MM. MARSEILLE et LAFON, Mme SOLLOGOUB, MM. DÉTRAIGNE et CIGOLOTTI, Mme KAUFFMANN, MM. Loïc HERVÉ, JANSSENS, BONNECARRÈRE, Alain MARC, CAPO-CANELLAS et LAUGIER, Mme GUIDEZ, MM. HENNO, CANEVET, MOGA et KERN, Mme TETUANUI, M. CADIC et Mmes BILLON, GOY-CHAVENT, FÉRAT et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 33

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ; ».

OBJET

Le titre V comporte un ensemble de mesure de simplification visant au renforcement de la sécurité des mobilités, qui passe également par une meilleure administration de la lutte contre la fraude.

L'application littérale et stricte de l'article L. 2241-1 du Code des transports ne permet pas aux agents assermentés de l'exploitant du service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règles du règlement d'exploitation dans les entreprises qui assurent l'exécution de services en sous-traitance ou non et qui n'ont pas elles-mêmes d'agents assermentés. Cette situation crée ainsi des zones de moindre sécurité et d'impossibilité de lutter contre la fraude, très préjudiciable.

En conséquence, il semble indispensable de prévoir que le contrôle de titres et la constatation des infractions puissent se faire par des agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport.

Cette proposition permettrait aux entreprises de transport public de voyageurs de missionner des salariés d'autres entreprises pour procéder au contrôle de titres, salariés soumis aux mêmes obligations d'agrément et d'assermentation.

L'objectif est de mieux lutter contre la fraude dans les transports en permettant d'assurer une prestation de contrôle complémentaire à celle de l'entreprise de transport. L'article L. 2241-1 du Code des transports prévoit actuellement expressément que les salariés assermentés missionnés de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure peuvent dresser des procès-verbaux. L'amendement permettrait ainsi d'étendre au transport public urbain des possibilités déjà existantes pour l'EPSF ou les gestionnaires d'infrastructures.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	638 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. FOUCHÉ, MALHURET, DECOOL, BIGNON, GUERRIAU et WATTEBLED, Mme de CIDRAC,  
M. BOULOUX, Mme PROCACCIA, M. LAMÉNIE, Mmes DURANTON, RAIMOND-PAVERO et  
LOPEZ et M. GRAND

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 33

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ; ».

OBJET

Le titre V du projet de loi comporte un ensemble de mesure de simplification visant au renforcement de la sécurité des mobilités, qui passe également par une meilleure administration de la lutte contre la fraude.

L'application littérale et stricte de l'article L. 2241-1 du Code des transports ne permet pas aux agents assermentés de l'exploitant du service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règles du règlement d'exploitation dans les entreprises qui assurent l'exécution de services en sous-traitance ou non et qui n'ont pas elles-mêmes d'agents assermentés. Cette situation crée ainsi des zones de moindre sécurité et d'impossibilité de lutter contre la fraude.

En conséquence, il semble indispensable de prévoir que le contrôle de titres et la constatation des infractions puissent se faire par des agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport. Il s'agit de permettre aux entreprises de transport public de voyageurs de missionner des salariés d'autres entreprises pour procéder au contrôle de titres, salariés soumis aux mêmes obligations d'agrément et d'assermentation.

L'objectif est de mieux lutter contre la fraude dans les transports en permettant d'assurer une prestation de contrôle complémentaire à celle de l'entreprise de transport. L'article L. 2241-1 du Code des transports prévoit actuellement expressément que les salariés assermentés missionnés de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire ou du

gestionnaire d'infrastructure peuvent dresser des procès-verbaux. L'amendement permettrait ainsi d'étendre au transport public urbain des possibilités déjà existantes pour l'EPSF ou les gestionnaires d'infrastructures.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	802 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, MM. DENNEMONT, BARGETON  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 33

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Le 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ; ».

**OBJET**

Le titre V comporte un ensemble de mesure de simplification visant au renforcement de la sécurité des mobilités, qui passe également par une meilleure administration de la lutte contre la fraude.

L'application littérale et stricte de l'article L. 2241-1 du Code des transports ne permet pas aux agents assermentés de l'exploitant du service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règles du règlement d'exploitation dans les entreprises qui assurent l'exécution de services en sous-traitance ou non et qui n'ont pas elles-mêmes d'agents assermentés. Cette situation crée ainsi des zones de moindre sécurité et d'impossibilité de lutter contre la fraude, très préjudiciable.

En conséquence, il semble indispensable de prévoir que le contrôle de titres et la constatation des infractions puissent se faire par des agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport.

Cette proposition permettrait aux entreprises de transport public de voyageurs de missionner des salariés d'autres entreprises pour procéder au contrôle de titres, salariés soumis aux mêmes obligations d'agrément et d'assermentation.

L'objectif est de mieux lutter contre la fraude dans les transports en permettant d'assurer une prestation de contrôle complémentaire à celle de l'entreprise de transport. L'article L. 2241-1 du Code des transports prévoit actuellement expressément que les salariés assermentés missionnés de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire ou du

gestionnaire d'infrastructure peuvent dresser des procès-verbaux. L'amendement permettrait ainsi d'étendre au transport public urbain des possibilités déjà existantes pour l'EPSF ou les gestionnaires d'infrastructures.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	981 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, MM. DAUBRESSE et BONHOMME, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 33

I. – Après l’alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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. L’exécution de ces prestations s’effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.

II. – Après l’alinéa 16

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L’article L. 2251-1-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-1-3. - Par dérogation aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent intervenir dans les emprises immobilières et véhicules de l’ensemble des réseaux organisés par Île-de-France Mobilités. »

OBJET

La rédaction actuelle de l’article 33 vise à donner à la seule RATP, par l’entremise du groupement de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) une mission générale de sûreté sur les réseaux exploités par Ile-de-France Mobilités.

Pourtant, la SNCF dispose également de son service de sûreté, la sûreté générale (SUGE) dont les prérogatives et la compétence professionnelles sont identiques à celles du service de sûreté de la RATP

C'est pourquoi, afin d'améliorer la prévention des crimes et délits sur les réseaux d'Ile-de-France, notamment sur le futur réseau du Grand Paris Express, la SUGE et le GPSR voient leur compétence territoriale étendue à l'ensemble des réseaux organisé par le syndicat des transports d'Ile-de-France.

Cette extension de compétence, associée à une meilleure coordination grâce à la construction du centre de commandement des opérations pour la sécurité (CCOS), améliorera, non seulement, la lutte contre les crimes et les délits mais permettra également de faire baisser le taux de fraude.

Par ailleurs, est étendue à la RATP la disposition introduite par loi portant nouveau pacte ferroviaire pour la SNCF pour assurer une transparence sur la tarification des prestations de sûreté.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	13 rect. bis
----------------	--------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. FOUCHÉ, Alain MARC, WATTEBLED, BIGNON, GUERRIAU et DECOOL, Mmes de  
CIDRAC et VULLIEN, M. BONNECARRÈRE, Mme PROCACCIA, MM. LAMÉNIE, BABARY et  
HENNO, Mme DURANTON et M. GRAND

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 33

Après l'article 33

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2251-4 du code des transports, il est inséré un alinéa  
ainsi rédigé :

« Ces agents peuvent, dans les gares, stations, et véhicules de transport où ils exercent  
leurs missions, faire usage de leurs armes dans conditions prévues au premier alinéa de  
l'article L. 435-1 du code de la sécurité intérieure et dans les cas prévus aux 1<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> du  
même article. »

**OBJET**

Cette mesure vise à étendre aux agents des services internes de sécurité de la SNCF  
(SUGE) et de la RATP (GPSR) l'usage de la force armée en cas de « légitime défense  
élargie » et de « périple meurtrier.

Il s'agit d'autoriser les agents à faire usage de leurs armes en cas d'absolue nécessité et de  
manière strictement proportionnée, d'une part, lorsque des atteintes à la vie ou à  
l'intégrité physique sont portées contre eux ou contre autrui ou lorsque des personnes  
armées menacent leur vie ou leur intégrité physique ou celles d'autrui (légitime défense  
élargie) et, d'autre part « dans le but exclusif d'empêcher la réitération, dans un temps  
rapproché, d'un ou de plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre venant d'être commis,  
lorsqu'ils ont des raisons réelles et objectives d'estimer que cette réitération est probable  
au regard des informations dont ils disposent au moment où ils font usage de leurs armes »  
(périple meurtrier).

Cette disposition permettrait aux acteurs de sécurité de sortir du droit commun de la  
légitime défense tout en conservant un cadre d'intervention très proche de ce dernier.

D'appréciation moins restrictive, cette nouvelle forme de légitime défense a d'ailleurs été étendue aux agents de police municipale (L. 511-5-1 du Code de la sécurité intérieure : « Les agents de police municipale autorisés à porter une arme selon les modalités définies à l'article L. 511-5 peuvent faire usage de leurs armes dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 435-1 et dans les cas prévus au 1° du même article L. 435-1. »)

Alors que les coproductions de sûreté entre tous les acteurs de la sécurité en place sur le territoire national apparaissent aujourd'hui comme un atout certain de la prévention et de la lutte contre toutes formes de délinquance, il apparaît nécessaire de laisser la possibilité d'agir aux services internes de la RATP et de la SNCF, répartis sur tout le territoire national, pour faire obstacle à la réitération d'une tuerie.

Ces agents sont formés aux techniques d'intervention professionnelle en milieu confiné, en tenue ou qualité apparente, agréés pour la mise en œuvre de certains pouvoirs (palpations, inspections visuelles, fouilles, relevé d'identité, missions en civil armé), contrôlés à tous les niveaux de leurs habilitations (Parquet, Préfet, Services de Police...), armés et ont la meilleure connaissance de l'environnement des transports (gares, trains, métros, bus, tramways...).

Les transports publics demeurent des cibles d'actions terroristes, dans les conditions strictement reprises ci-dessus, l'action des agents des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF demeure un dispositif supplémentaire pour neutraliser et donc prévenir.

Il semble en effet que, de par leurs fonctions et leur présence permanente sur le réseau, dans les espaces ou dans les véhicules de transport public de personnes, les agents de sécurité de la RATP et de la SNCF sont les premiers acteurs armés à pouvoir intervenir et empêcher immédiatement la réitération d'un ou plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre. Leur interdire, dans ces conditions très restrictives, l'usage de leur arme, ne semble pas trouver de justification satisfaisante.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	347 rect. sexies
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

MM. HENNO, DELAHAYE et BONNECARRÈRE, Mme SOLLOGOUB, MM. DELCROS et CAPO-CANELLAS, Mmes GUIDEZ, PERROT et Catherine FOURNIER, MM. MIZZON, CANEVET et LE NAY, Mme BILLON, M. KERN et Mme LÉTARD

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 33

Après l'article 33

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice de l'article L. 2122-24 et par dérogation aux articles L. 2212-1 et suivants, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de transports publics et dispose de lignes de transport en site propre, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de pouvoirs de police dans le cadre de ces lignes. »

**OBJET**

Dans certains domaines déterminés par la loi (voirie, assainissement, déchets, aire d'accueil des gens du voyage et habitat) les pouvoirs de police du maire attachés à l'exercice des compétences transférées sont automatiquement attribués au président de l'intercommunalité.

Il est proposé par cet amendement d'y ajouter les transports publics dans le cadre des lignes de transport en site propre suite à un accord entre le maire et le Président de l'intercommunalité pour que celui-ci puisse assurer de manière optimale la sécurité des usagers et agents.

En cas de transfert des pouvoirs de police dans l'un des domaines considérés, le maire conserve les pouvoirs de police générale qu'il détient au titre de l'article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales. Il pourra notamment être amené à les exercer en cas de circonstances locales particulières ou d'urgence. Le maire conserve également ses pouvoirs d'officier de police judiciaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	778 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme TETUANUI, MM. CAPO-CANELLAS, HENNO et JANSSENS,  
Mmes FÉRAT et Catherine FOURNIER, MM. PRINCE et LE NAY et Mme PERROT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 33 TER

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article 33 *ter* instaure une obligation d'équipement des véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un transport public collectif de personnes en GPS afin de détecter les passages à niveaux.

Les services réguliers de transport de voyageurs empruntent des itinéraires déterminés et faisant l'objet d'une reconnaissance préalable obligatoire par les conducteurs (convention collective nationale du 21 décembre 1950 relative aux transports routiers et activités auxiliaires de transports), et pour lesquels la présence de passages à niveaux est connue. En outre, les itinéraires alternatifs permettant d'éviter les passages à niveaux sont privilégiés lorsque cela est possible.

S'agissant des services touristiques, ils disposent tous de systèmes de géolocalisation leur permettant d'adapter leur itinéraire aux demandes de leur clientèle.

Si toute mesure visant à renforcer la sécurité routière est louable, cette obligation apparaît finalement superflue et coûteuse (environ 8 millions d'euros), alors que, comme précisé *supra*, les itinéraires sont *de facto* repérés au préalable.

Surtout, il apparaît que les dispositions relatives aux équipements obligatoires des véhicules relèvent du champ réglementaire.

Enfin, suite au tragique accident de Millas en décembre 2017, la Ministre des Transports a créé un groupe de travail visant à améliorer la sécurité des traversées de cars aux passages à niveau. Il apparaît opportun d'attendre les conclusions de ce groupe de travail.

Pour toutes ces raisons, cet amendement propose de supprimer l'article 33 *ter*.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	176
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 34

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas le recours systématique aux habilitations à légiférer par voie d'ordonnances concernant la réglementation des remontées mécaniques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	653
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme NOËL, M. LEFÈVRE, Mme PUISSAT, MM. SIDO, GENEST, REGNARD, PELLEVAT, DUFAUT, Bernard FOURNIER et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME, RAPIN et REVET et Mme IMBERT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 34

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article 34 de la loi LOM entend autoriser le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures encadrant les installations par câble. Il pourra ainsi simplifier le processus d'autorisation et de contrôle des remontées mécaniques 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, aussi bien en zones de montagne qu'urbaines. Ceci dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, conformément aux dispositions prévues à l'article 38 de la Constitution.

Or, un sujet comme celui des remontées mécaniques, pourtant capital pour les territoires de montagne, qui concerne autant les exploitants que les collectivités locales, soit régi par ordonnance et échappe au contrôle du parlement.

Sachant qu'un euro dépensé dans un forfait de ski génère six euros d'investissement dans les territoires, l'enjeu pour ces derniers est assez majeur pour qu'une totale transparence soit assuré sur le contenu de ces mesures.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	61 rect.
----------------	-------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, MM. LAMÉNIÉ et LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET et PANUNZI, Mme PROCACCIA, MM. REGNARD, SIDO, VOGEL, ALLIZARD et BIZET, Mme BRUGUIÈRE, MM. BUFFET et CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS et DURANTON, M. Bernard FOURNIER, Mme GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET, HUGONET, HUSSON et KENNEL, Mme LHERBIER, MM. PEMEZEC et PONIATOWSKI, Mmes PRIMAS et RAIMOND-PAVERO, MM. REVET, SAVARY et SAVIN et Mme THOMAS

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 34

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 571-9 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les infrastructures de transport par câble sont assimilées, pour l'application de la présente section, aux infrastructures de transports terrestres. Par exception, les transports publics guidés non urbains de personnes à vocation touristique sont exclus de cette disposition. »

2° Le II est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« ...° Aux appareils au sol et, en particulier, les funiculaires, les ascenseurs inclinés et les people-mover ;

« ...° Aux appareils téléportés et, en particulier, le téléphérique ou la télécabine. »

**OBJET**

Les installations françaises de transport par câble étant principalement situées en montagne, l'enjeu en termes de nuisances sonores est généralement faible. Dans le cas d'une implantation en milieu urbain, la densité de population exposée et la coexistence d'autres sources de bruit replacent les nuisances sonores au centre des problématiques

d'intégration. Toutefois, il n'existe actuellement pas de réglementation adaptée au bruit des modes de transport par câble.

La question qui se pose est celle de savoir si le transport par câble est assimilable ou non à un transport terrestre au sens de l'article L. 571-9 du Code de l'environnement.

Globalement, il existe deux types d'infrastructure de transport par câble :

- Les appareils au sol : le funiculaire, l'ascenseur incliné, etc.
- Les appareils téléportés : le téléphérique, la télécabine, etc.

Les transports par câble fonctionnant avec des appareils au sol pourraient alors, dans une certaine mesure, être assimilés à des infrastructures ferroviaires en ce que les appareils glissent sur des rails, même si la technologie utilisée et les nuisances sonores susceptibles d'en résulter ne sont pas les mêmes.

Pour ce qui concerne en revanche les appareils téléportés, l'assimilation à l'un des régimes de transport terrestre est beaucoup plus discutable. Si les piliers sont certes fixés au sol, les cabines de passagers et le passage des câbles peuvent quant à eux être situés à plusieurs mètres, voire dizaines de mètres, du sol.

Cela dit, l'ensemble des infrastructures de transport par câble, au sol ou téléportées, présentent des caractéristiques communes par rapport à la question du bruit.

L'essentiel des potentielles nuisances sonores, susceptibles d'être générées, ne provient pas des voies de circulation ou des appareils transportant les passagers, comme c'est le cas en matière d'infrastructures routières et ferroviaires, mais des équipements permettant la traction des véhicules et situés en principe au niveau des gares et des pylônes. Le bruit ainsi généré ne peut d'ailleurs être que continu, du moins durant les heures de fonctionnement.

Le seul bruit susceptible d'être généré tout au long des lignes de transport par câble est celui du frottement des véhicules tractés sur les rails lorsque l'appareil est au sol ou bien au niveau des « chariots » lorsque l'appareil est téléporté, étant supposé que les véhicules ne comportent pas de moteur. Le bruit ainsi généré sera alors intermittent (sauf éventuellement dans le cas de la télécabine où le fluide est continu).

Dans ces conditions, il est demandé à ce que les infrastructures de transport par câble soient assujetties à la réglementation acoustique relative aux infrastructures de transport terrestre.

Cette réglementation fixe des niveaux maximums admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure. Les seuils sont définis réglementairement de manière limitative, pour les bruits routiers d'une part (arrêté du 05 mai 1995 pour les infrastructures routières) et pour les bruits ferroviaires d'autre part (arrêté du 08 novembre 1999 pour le mode ferroviaire). Des arrêtés devront préciser les seuils auxquels les projets de transports par câble sont soumis, en particulier lorsqu'ils sont situés en secteur urbain.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	836 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Rejeté</b>	

MM. LÉVRIER, de BELENET, MOHAMED SOILIH, BONNECARRÈRE, GUERRIAU, Alain  
MARC, THÉOPHILE, LOUAULT, HENNO, WATTEBLED, MOGA et GATTOLIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 34

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé de la section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la première partie est complété par les mots : « et les transports guidés aéroterrestres » ;

2° L'article L. 1251-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1251-3. - La déclaration de projet ou la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure de transport par câbles en milieu urbain ainsi que d'une infrastructure aéroterrestre de transport guidé relevant de l'article L. 2000-1 confère aux autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 et à l'article L. 1241-1 le droit à l'établissement par l'autorité administrative compétente de l'État de servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation de dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câbles et du transport guidé par une infrastructure aéroterrestre sur des propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique, bâties ou non bâties, fermées ou non fermées de murs ou clôtures équivalentes.

« S'agissant de systèmes de transport par câbles le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de dix mètres des propriétés survolées.

« S'agissant de systèmes de transport guidés aéroterrestres, le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de trois mètres des propriétés survolées. »

**OBJET**

Le développement technologique d'une nouvelle offre de mobilité, notamment dans le domaine des transports guidés, nécessite un cadre réglementaire pertinent. Ce dernier doit favoriser l'insertion urbaine de ces systèmes en simplifiant les procédures existantes.

À ce titre, plusieurs réglementations relatives aux servitudes ont été créées pour les transports par câble en milieu urbain. Toutefois, la mention d'une seule technologie limite l'application de ces textes à tous autres types de transports guidés aéroterrestres pour lesquels les conditions et les principes de survol et de passage de propriétés publiques/privées sont les mêmes ou assimilables. Ainsi, il serait judicieux et équitable d'élargir le champ d'application de ces servitudes à tout autre type de transport guidé aéroterrestre.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	208 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mmes BERTHET et DEROMEDI, M. del PICCHIA, Mme DI FOLCO, MM. GREMILLET, Henri LEROY et LE GLEUT, Mmes MORHET-RICHAUD, RAIMOND-PAVERO, ESTROSI SASSONE et Laure DARCOS, MM. CHARON et LAMÉNIE et Mme NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 34

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale 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.

**OBJET**

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion.

Ceux-ci sont amenés, quel que soit leur poste de travail, à emprunter ponctuellement ou régulièrement, ces remontées mécaniques pour les besoins de leur employeur. À cet effet d'ailleurs, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le localiser pour des raisons de sécurité (changement météorologique etc.).

Il est impératif, vis-à-vis des clients empruntant les remontées mécaniques pour leur loisir, que les salariés des exploitants de domaines skiabiles utilisent les mêmes voies d'accès et par conséquent soient munis d'une telle carte.

En outre, l'irrégularité de leurs plannings impose aux salariés de bénéficier d'une carte unique de libre circulation puisque la souplesse d'organisation inhérente à l'exploitation de remontées mécaniques exige qu'un salarié puisse être mobilisé au pied levé pour assurer le remplacement d'un autre salarié sur un poste différent du sien (tant techniquement que géographiquement).

Or, depuis un récent renforcement administratif, les laissez-passer d'accès aux remontées mécaniques délivrés aux salariés des domaines skiables sont soumis à une taxation URSSAF au titre d'un avantage en nature (charges patronales et charges salariales).

En effet, l'URSSAF considère, même en l'absence d'utilisation par le salarié durant ses jours de repos, que 2/7èmes du prix du forfait ski usager doivent être imputés comme avantage en nature, alors même que les grilles tarifaires prévoient l'accès gratuit (inclus dans le forfait saison) pour les jours de ski au-delà de 25 jours. L'avantage consenti est donc nul.

Aussi, cet amendement prévoit de supprimer la taxation réalisée par l'URSSAF des forfaits de ski utilisés par les salariés des domaines skiables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	245 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme VULLIEN, M. Loïc HERVÉ, Mme SOLLOGOUB, MM. JANSSENS, CIGIOTTI,  
BONNECARRÈRE et Alain MARC et Mmes Catherine FOURNIER et RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 34

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

1<sup>o</sup> L'article L. 113-17 est ainsi rédigé :

« Art. L. 113-17. – Les périmètres d'intervention ne peuvent inclure des terrains situés :

« 1<sup>o</sup> Dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un plan local d'urbanisme ;

« 2<sup>o</sup> Dans un secteur constructible délimité par une carte communale ;

« 3<sup>o</sup> Dans un périmètre ou un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé ;

« 4<sup>o</sup> En vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics :

« a) Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102-13 ;

« b) Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 ;

« c) À l'intérieur du plan général des travaux d'une opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« L'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 ne peut définir un périmètre d'intervention que sur le territoire des communes qui le composent. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 113-19 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou par l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 » ;

b) Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Ces modifications, y compris par retrait d'un ou plusieurs terrains, peuvent également être mises en œuvre par l'acte de déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, pris après enquête publique conduite suivant le cas au titre de l'article L. 123-2 du code de l'environnement ou de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier présenté à l'enquête publique décrit les modifications à apporter au périmètre et indique les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet d'infrastructure sur le périmètre concerné et le programme d'action associé.

« Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, modifié pour être mis en compatibilité avec un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics est soumis à l'avis de la chambre départementale d'agriculture, du département ou de l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 du présent code et des communes intéressées ainsi qu'à l'accord du ministre chargé de l'urbanisme et du ministre chargé de l'agriculture pour un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics. » ;

c) Au début du dernier alinéa, les mots : « Toutefois, toute » sont remplacés par les mots : « Toute autre ».

II. – La mise en œuvre d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, est autorisée dès lors que le projet, situé en tout ou partie à l'intérieur d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains créé avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, a fait l'objet préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102-13 du code de l'urbanisme, ou d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 du même code, ou d'une déclaration de projet au sens du code de l'environnement ou d'une déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### **OBJET**

La loi relative au développement des territoires ruraux n° 2005-157 du 23 février 2005 codifiée aux articles L. 113-16 et suivants du code de l'urbanisme organise la mise en place de périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN). Ces PAEN sont de la compétence des départements et de la métropole de Lyon.

La modification d'un PAEN est évoquée à l'article L113-19 du CU de la manière suivante : « Des modifications peuvent être apportées par le département au périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains avec l'accord des seules communes intéressées par la modification et après avis de la chambre



départementale d'agriculture. Toutefois, toute modification du périmètre ayant pour effet d'en retirer un ou plusieurs terrains ne peut intervenir que par décret. »

Cette rédaction qu'aucun dispositif réglementaire ne vient préciser nécessite par conséquent pour toute réduction de périmètre de PAEN :

- que la modification soit initiée par le département
- qu'elle reçoive l'accord des communes intéressées
- qu'elle soit approuvée par décret.

La présence d'un PAEN est donc susceptible de fragiliser la création d'infrastructure de transport déclarées d'utilité publique puisqu'il suffit d'une opposition du département ou d'une des communes intéressées pour interdire la modification nécessaire à la construction de l'infrastructure. Il convient donc de mettre en place des outils permettant une telle modification à l'initiative de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics.

Le présent amendement vise à permettre à l'État, un de ses établissements publics, une collectivité territoriale ou un de ses établissements publics de procéder à une modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains dans le cadre de la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure linéaire et d'autoriser la poursuite d'un projet sur un secteur qui aurait été classé périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains malgré l'existence préalable d'une réservation foncière préexistante.

Elle est limitée aux seuls projets d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	605 rect. bis
----------------	---------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 35

Alinéa 4

Remplacer les mots :

peut prévoir

par les mots :

prévoit

**OBJET**

Cet article prévoit que les grands ports maritimes peuvent conclure, dans le cadre de leurs missions, des conventions d'occupation du domaine public. Selon l'article, la convention pourra prévoir de moduler à la baisse une partie du montant de la redevance en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

Les auteurs de l'amendement souhaitent rendre obligatoire le fait pour la convention de prévoir que le montant de la redevance comportera une part dégressive en fonction du niveau du trafic ou de la performance environnementale.

Il s'agit ainsi d'agir efficacement sur les pratiques pour favoriser le report modal vers des modes de transports écologiquement plus vertueux, comme le ferroviaire ou le fluvial.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	589 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN, HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 35

I. – Alinéa 4

Supprimer les mots :

du trafic ou

II. – Après l’alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les grands ports maritimes disposant d’un accès fluvial ou ferroviaire, elle fixe un objectif de part modale des modes massifiés d’au moins 25 % des trafics opérés par l’amodiataire du domaine public.

**OBJET**

Les conventions de terminaux ne sont actuellement soumises à aucune obligation légale au regard de l’objectif de répartition modale.

La croissance des trafics dans les ports maritimes depuis 2016 a conduit à une augmentation mécanique des pré et post acheminements routiers sur des infrastructures déjà saturées, tandis que la part des modes massifiés (ferroviaire et fluviale) s’est orientée à la baisse. La poursuite de cette tendance est susceptible de générer des dysfonctionnements importants dans les ports français.

Parallèlement, les infrastructures ferroviaires et fluviales sont largement sous-utilisées.

Cette situation affaiblit la situation concurrentielle des ports français par rapport aux ports concurrents européens qui pour faire face à leurs besoins de croissance ont largement développé les modes massifiés (36 % à Rotterdam, 35 % à Anvers) et a un impact négatif sur l'environnement.

Afin de réellement favoriser et engager le report modal vers le transport ferroviaire et le transport fluvial, il convient de réguler les pratiques. Cet amendement vise à aller au-delà de la simple possibilité de prévoir dans les conventions de terminal une part dégressive du montant de la redevance dû en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport. Il prévoit ainsi l'obligation d'introduire de telles clauses financières liées à des critères environnementaux afin que des objectifs contractualisés de part modale alliés à un signal pris tenant compte des externalités soient mis en place par les ports. Les modes alternatifs au transport routier seraient par conséquent privilégiés, comme le transport fluvial qui deviendrait par l'effet de cette mesure plus compétitif.

Par ailleurs, cet amendement supprime la modulation de la redevance en fonction du trafic, pour ne garder que la modulation en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transports, la première mesure pouvant être en contradiction avec le choix du second et réciproquement. Il s'agit ainsi de n'encourager que les pratiques vertueuses et respectueuses de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	606 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 35

Alinéa 4

Supprimer les mots :

du trafic ou

OBJET

Les auteurs de l'amendement considèrent qu'afin de réellement favoriser et engager le report modal vers le transport ferroviaire et le transport fluvial, il convient de réguler les pratiques.

En ce sens, cet amendement supprime la modulation de la redevance en fonction du volume de trafic, pour ne garder que la modulation en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transports, la première mesure pouvant être en contradiction avec le choix du second et réciproquement. Il s'agit ainsi de n'encourager que les pratiques vertueuses et respectueuses de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	634 rect. bis
----------------	---------------------

28 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mme CANAYER, MM. BAS, BIZET et PRIOU, Mme IMBERT, M. Daniel LAURENT,  
Mme LASSARADE et MM. CANEVET, CALVET et RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 35

Alinéa 6

Après le mot :

besoins

insérer le mot :

spécifiques

**OBJET**

Cet amendement a pour objet d'encadrer plus strictement le recours à la concession par les GPM. L'objectif est de préserver le recours à la convention de terminal.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	586 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN, HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 35

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-14-.... – Le prix de la prestation de manutention réalisée dans les ports maritimes fait l'objet d'une facturation directe par la société de manutention au donneur d'ordre. » ;

OBJET

Le transport fluvial de conteneurs est en baisse marquée depuis 2016 sur les principaux bassins fluviaux.

Les freins à une complète intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques sont nombreux : ils tiennent principalement à l'absence de priorité accordée aux modes massifiés dans les ports maritimes mais aussi aux effets du système de tarification des prestations de manutention.

Depuis la réforme portuaire, les tarifs facturés par les entreprises de manutention aux opérateurs fluviaux augmentent considérablement.

Indépendamment de la question de la légitimité de ces hausses, la conséquence est que les coûts supportés par les opérateurs fluviaux pèsent de façon croissante sur leur compte d'exploitation, ces coûts n'étant que très partiellement compensés par l'aide à la pince.

Or l'opérateur fluvial, qui ne maîtrise pas l'opération logistique de bout en bout, n'a ni le choix du terminal ni celui de l'opérateur de manutention, à l'égard duquel il n'a aucun poids commercial vis-à-vis de l'opérateur de manutention.

S'agissant du transport routier et ferroviaire la règle en vigueur est que l'ensemble des coûts de manutention portuaire soit facturé au donneur d'ordre.

Cette différence de traitement entre les opérateurs, n'existe pas dans les ports concurrents des pays du Nord de l'Europe, dans lesquels la part du transport fluvial est bien plus importante que celle des grands ports maritimes français.

Cette situation a deux effets pervers :

D'une part, elle discrimine le transport fluvial vis-à-vis du chargeur par comparaison à une chaîne logistique faisant intervenir la route ou le rail ;

D'autre part, elle est sous-optimale sur le plan commercial car, étant donnés les volumes en cause et les rapports de force, elle ne permet pas de réguler les tarifs de manutention et de les rendre compétitifs pour les clients.

Il est ainsi apparu que de nouvelles pratiques commerciales devaient voir le jour et ces dernières années, nombreuses ont été les initiatives menées en ce sens.

Un test de viabilité de ce système « grandeur nature » a été lancé au Grand Port Maritime de Dunkerque à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Le bilan réalisé à la fin de l'année 2016 a conclu à un succès indéniable de cette opération fondée sur la prise en charge par les armements maritimes de ce coût et non sur une mutualisation tous modes de transport, attesté en particulier par la progression significative des trafics lesquels ont été multipliés par deux en moins d'un an et une adhésion de la totalité des acteurs de la place au dispositif.

Ces nouvelles modalités de facturation de la manutention sont donc désormais la règle depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2017 au Grand Port Maritime de Dunkerque.

Les rapports parlementaires sur l'attractivité des ports français remis au Secrétaire d'État aux transports en juillet 2016 fixent tous comme priorité le rééquilibrage des coûts de manutention des conteneurs pour le transport fluvial et confirment qu'ils sont un déterminant important de la compétitivité du mode de transport fluvial.

Le rapport sur le dispositif d'aide au transport combiné remis par Monsieur Patrick Vieu en août 2017 à Madame la Ministre des transports formule la recommandation d'intégrer les coûts de manutention fluviale dans les Terminal Handling Charges (THC).

Enfin, le rapport de Monsieur Philippe Duron réalisé au titre du comité d'orientation des infrastructures et publié en janvier 2018 formule une recommandation en tout point similaire.

Dans le contexte de concurrence exacerbée que connaît le transport fluvial vis-à-vis de la route, il s'agit là en effet d'une question de compétitivité des ports et enfin d'une politique publique visant à un rééquilibrage intermodal, objectif d'intérêt général sur lequel existe un consensus politique et social depuis des années.

Le retour d'expérimentation qui découle de l'initiative Dunkerquoise permet aujourd'hui de déployer ce dispositif aux autres grands ports maritimes





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	635 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART, Mme CANAYER, MM. BAS, BIZET et PRIOU, Mme IMBERT, M. Daniel LAURENT, Mme LASSARADE, MM. CANEVET et CALVET, Mme PERROT et MM. GREMILLET et RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 35

Alinéas 10 et 11

Rédiger ainsi ces alinéas :

4<sup>o</sup> L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1. » ;

OBJET

Cet amendement prévoit l'association de la commission des investissements aux orientations du grand port maritime en matière de concessions et de conventions de terminal.

Cette évolution vise à approfondir le dialogue entre les acteurs de la place portuaire autour du développement économique, sans alourdir la procédure de passation des contrats pour les GPM et en évitant les situations potentielles de conflit d'intérêts des membres de la commission des investissements



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	941 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 35

Après l'article 35

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées aux 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :

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

b) Au début du cinquième alinéa, est ajoutée la mention : « II »

c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées à l'alinéa précédent peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire immatriculé au Registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées à l'alinéa précédent, soit le

capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation. »

### **OBJET**

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance à bord des navires battant pavillon français doivent justifier d'un certain niveau de connaissance de la langue française et du droit français, permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi, notamment en matière de sécurité et de sûreté.

Ces conditions ont parfois créé des difficultés pour les armateurs souhaitant mettre des navires sous pavillon français, en raison du manque de personnels répondant aux conditions requises. Les capitaines et suppléant disposant de brevets français répondent en raison de leur formation, à ces conditions, mais les armateurs emploient aussi des capitaines et suppléant communautaires qui répondent aux conditions de nationalité, mais pas nécessairement aux conditions de connaissance.

Les conditions de connaissance de la langue et du droit français pourraient ainsi être un frein à l'immatriculation de navires sous pavillon français, par exemple pour des armateurs ayant besoin de repavillonner un nombre de navires significatifs dans un délai court comme, par exemple, à la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.

Afin de faciliter l'immatriculation de navires sous pavillon français et ainsi de favoriser la croissance du pavillon français, la mesure en objet permet un assouplissement temporaire des conditions de connaissance linguistique et juridique des capitaines et suppléant, dans le cadre de nouvelles immatriculations.

L'objet de cet assouplissement est de donner le temps aux armateurs de procéder aux formations existantes nécessaires pour que leurs capitaines et suppléants communautaires puissent répondre aux conditions de connaissance.

Cette mesure a été présentée au conseil supérieur de la marine marchande.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	588 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN, HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 36

Alinéa 3

Rédiger comme suit cet alinéa :

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, de parlementaires, et appuyé par un comité stratégique comprenant des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située l'emprise du projet d'infrastructure fluviale, de parlementaires ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales concernées par la réalisation du canal et des représentants d'associations de protection de l'environnement, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions. Les membres de ce comité ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce comité ne peut être pris en charge par une personne publique ;

OBJET

Cet amendement vise à préciser la composition de l'organe délibérant de la Société du canal Seine Nord Europe et à compléter ce dernier par un comité stratégique comprenant notamment des élus, des représentants de la société civile ainsi que des représentants des professionnels concernés par l'exploitation et l'utilisation de l'infrastructure. Ce comité devra pouvoir émettre des propositions et demander au président que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance, et être

saisi par le conseil de surveillance de toute question entrant dans les missions de l'établissement public



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	585 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 36

Après l'article 36

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Le schéma identifie également les voies d'eau navigables qui, par leurs caractéristiques, constituent des leviers de développement pour le transport fluvial de marchandises et de passagers.

« Il détermine la vocation générale des différentes zones en bord à voie d'eau, notamment les zones affectées au développement économique, industriel et portuaire et aux activités de loisirs, et les principes de compatibilité applicables aux usages correspondants. Il peut, en particulier, édicter les sujétions particulières nécessaires au développement du transport fluvial. »

**OBJET**

Les auteurs de l'amendement considèrent que le transport fluvial est malheureusement trop peu pris en compte dans l'aménagement du territoire.

Cet amendement a pour objet d'intégrer la prise en compte des voies navigables d'intérêt régional dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, notamment pour favoriser le développement du transport fluvial.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	178
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 37

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement sont opposés au recours systématique aux ordonnances sur des sujets aussi variés concernant la marine et la navigation fluviale. Il s'agit notamment d'ordonnances dans le secteur social sur la délimitation du travail et sur l'environnement dans le secteur maritime. Ces ordonnances concernent également les missions de voies navigables de France. Les parlementaires doivent être saisis de projet de loi en bonne et due forme au regard de l'intérêt de ces dispositions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	590 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE, BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Cet alinéa autorise le Gouvernement à modifier par voie d'ordonnance 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 pour les navires français, sauf pour les navires de transport de passagers. Or, la très grande majorité des navires de pêche maritime en France sont des bateaux de moins de 24 mètres. Compte tenu de l'urgence climatique et de la nécessité de la transition énergétique, il convient de s'assurer que la flotte maritime, comme l'ensemble des autres moyens de transports, respecte les règles de sécurité et les critères environnementaux.

Cet amendement de suppression permet donc de maintenir la limitation de durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 mètres, ainsi que le contrôle assuré par les officiers de sécurité des Affaires maritimes, qui s'exerce à titre préventif et dissuasif, suivant ainsi la préconisation du Conseil économique, social et environnemental dans l'avis qu'il avait rendu en novembre 2018 sur l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	183
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 37

Alinéa 4

Supprimer les mots :

et des certificats de prévention de la pollution

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que soit supprimée l'actuelle réglementation qui limite dans le temps les certificats de pollution. Ils estiment que l'intérêt financier réel pour les armateurs de se passer d'un renouvellement de certification ne doit pas prévaloir sur l'intérêt général de la prévention des pollutions marines.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	179
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 4

Après le mot :

pollution

insérer les mots :

sans toutefois porter atteinte à la possibilité d'un contrôle inopiné sur ces navires afin de vérifier la conformité de ces derniers avec les textes en vigueur

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit maintenue, malgré les allègements, la possibilité de contrôle inopiné sur ces navires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	180
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

En tout état de cause, l'armateur est responsable du navire mais également des marins qui sont à bord, même embarqués par une société privée de recrutement et de placement des gens de mer, tant sur le respect des temps de travail et de repos que sur le paiement des salaires et de rapatriement, le cas échéant.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent garantir que l'armateur sera responsable de l'ensemble des marins à bord, même embarqués par une société privée de recrutement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	181
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 12

Après le mot :

occasionnel

insérer les mots :

défini selon le nombre de journées passées en mer par an

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit définie la notion de marins occasionnels par la définition d'un nombre de jour maximum passé en mer par an.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	595 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 13

après le mot :

simplifier

insérer les mots :

, tout en conservant un modèle de référence,

**OBJET**

Si les auteurs de l'amendement admettent l'idée de simplifier les modalités de mise en œuvre des conventions de stage des jeunes marins, ils considèrent néanmoins nécessaire d'assurer que ces conventions de stage soient encadrées par un modèle de référence commun.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	182
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 17

Après le mot :

navigation

insérer les mots :

, de définir l'obligation d'absence de lien entre la société de contrôle privé et l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire contrôlé

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent garantir l'absence de lien entre la société de contrôle privé et l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire contrôlé.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	618 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, HOULLEGATTE, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 37

Alinéa 24

Après les mots :

à cet effet,

insérer les mots :

en particulier grâce à un droit de préemption,

**OBJET**

La maîtrise des terrains bord à voie d'eau est un enjeu crucial pour le développement du transport fluvial. VNF doit donc pouvoir saisir de manière réactive les opportunités d'acquisition de terrains lui permettant l'accès à la voie d'eau pour sa mission de valorisation domaniale.

Cet amendement précise que l'un des outils juridiques permettant à cet établissement d'étendre ses possibilités d'acquisitions de terrains est le droit de préemption.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	797 rect.
----------------	--------------

28 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MARCHAND, Mme CARTRON, M. DENNEMONT  
et les membres du groupe La République En Marche

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 37

I. – Après l’alinéa 40

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l’objet d’autorisations uniques, délivrées par le représentant de l’État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d’assurer la sécurité des biens, des personnes et de l’environnement.

II. – Alinéas 41 et 42

Remplacer les mots :

cette expérimentation

par les mots :

ces expérimentations

**OBJET**

Cet amendement vise à compléter une mesure adoptée en commission en autorisant également les expérimentation de navigation d’engins autonomes ou commandés à distance, en aval du premier obstacle à la navigation des navires.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	70 rect. sexies
----------------	-----------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. BONNECARRÈRE et Alain MARC, Mmes DEROMEDI et BRUGUIÈRE, MM. DÉTRAIGNE, HUGONET, LEFÈVRE et MOGA, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. HENNO, DAUBRESSE, LAMÉNIÉ et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. CHARON, DECOOL, Henri LEROY et JANSSENS, Mmes Anne-Marie BERTRAND et RAIMOND-PAVERO, M. DARNAUD et Mmes IMBERT et NOËL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au début de l'article L. 5232-4, les mots : « Sans préjudice de l'article L. 5232-5 » sont ajoutés ;

2<sup>o</sup> Après le même article L. 5232-4, il est inséré un article L. 5232-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5232-5. – Les permis d'armement sont délivrés dans les eaux maritimes des estuaires des fleuves, des rivières, des canaux aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime. »

**OBJET**

L'objet de cet amendement est d'actualiser les obligations maritimes auxquelles sont soumis les bacs fluviaux.

Il vise donc à rehausser d'une part, le seuil de 50 tonneaux de jauge et d'autre part, à convertir ce seuil dans la nouvelle unité du système métrique universelle et le porter ainsi à la valeur de 200 UMS.

Cette évolution à la hausse se justifie par l'apparition de la nouvelle réglementation applicable pour ce type de bateaux, l'ES-TRIN qui impose des espaces et volumes

additionnels telles que les zones de rassemblement et de circulation piétonne sur le pont, des sanitaires pour les PMR, l'installation d'équipements de traitement des fumées de moteurs ou bien l'ajout d'un deuxième groupe électrogène.

Or, la limite des 50 tonneaux de jauge au titre de l'exemption de permis d'armement ne permet pas de satisfaire les exigences de l'ES-TRIN sans diminuer très sensiblement la capacité du bateau et la rendre incompatible avec le trafic actuel des véhicules de nos passages d'eau, notamment aux heures de pointe.

En conséquence, si cette limite à l'obligation de permis d'armement n'est pas adaptée aux contraintes actuelles, le département ne sera plus en mesure de faire face à la demande de mobilité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	268 rect. ter
----------------	---------------------

28 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

M. LAFON, Mmes SOLLOGOUB et FÉRAT, MM. DELAHAYE, LE NAY, MOGA et DÉTRAIGNE, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE et HENNO, Mme BILLON, MM. CAPO-CANELLAS, DELCROS et Loïc HERVÉ et Mme GUIDEZ

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le tableau constituant le troisième alinéa est ainsi rédigé :

Catégories d'hébergements classés au sens du code du tourisme	Tarif plancher
Palaces	0,70
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles	0,50
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1,2 et 3 étoiles, chambres d'hôtes.	0,20
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3,4 et 5 étoiles	0,20
Emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristiques par tranche de 24 heures	0,20
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles	0,20
Ports	0,20

» ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par délibération du conseil municipal, pour la catégorie d'hébergement ports, un tarif distinct peut être arrêté pour les navires relevant de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui n'utilisent pas l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

### **OBJET**

De nombreuses études scientifiques ont alerté les pouvoirs publics sur le niveau de pollution important généré par les paquebots et les navires qui utilisent un fioul lourd, dont la teneur en soufre est 3500 fois supérieure aux normes tolérées pour l'essence terrestre. Face à cette problématique, les collectivités sont en première ligne. Tant que la Mer Méditerranée ne sera pas classée en zone ECA, l'utilisation de fioul lourd émettant des fumées toxiques (des oxydes d'azotes et des oxydes de soufre) génère une très forte pollution de l'air dans les ports de plaisance, notamment en Corse.

Cet amendement permettrait ainsi aux collectivités d'augmenter la taxe de séjour qui s'applique aux navires de croisière les plus polluants, grâce à une majoration jusqu'au tarif plafond de 10 euros. 60 000 personnes décèdent chaque année en Europe en raison de la pollution de l'air générée par le transport maritime d'après une étude allemande du centre de recherche sur l'environnement Helmholtzzentrum Munich. À ce titre, il apparaît opportun de permettre aux collectivités de relever la taxe de séjour qui s'applique pour ces navires.

Cette adaptation de la nomenclature réservée aux ports de plaisance est d'autant plus pertinente que le tarif applicable aux croisiéristes ne tient absolument pas compte de la prestation hôtelière des navires, d'une qualité bien supérieure aux terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles auxquels ils sont assimilés jusqu'à présent.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	885 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORBISEZ et ARTANO, Mme Maryse CARRÈRE, MM. GOLD et LÉONHARDT,  
Mme JOUVE, MM. ARNELL, COLLIN et CASTELLI, Mme Nathalie DELATTRE et  
MM. GABOUTY, GUÉRINI, MENONVILLE, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France poursuit l'objectif d'inscrire les activités maritimes dans la perspective d'une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 et de réduction des pollutions atmosphériques.

Afin d'accélérer cette évolution, elle défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

L'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir, avant la fin de l'année 2020, une stratégie et les outils les mieux adaptés pour accélérer ces transitions pour l'ensemble des flottes. Cette concertation porte sur la flotte internationale, la flotte professionnelle domestique de commerce, de pêche, de services portuaires ou de plaisance ainsi que la flotte des bateaux de plaisance à usage privé.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement, leur conditionnalité, les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'eupéen, avec l'objectif constant de ne pas créer de distorsions injustifiées concilié à la nécessité d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'État définit, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

**OBJET**

Le présent amendement propose une stratégie d'accompagnement de la transition énergétique des navires.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	55 rect. septie s
----	----------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE(n<sup>os</sup> 369, 368)

25 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

M. REVET, Mmes CANAYER et MORHET-RICHAUD, MM. BONNECARRÈRE, Alain MARC et LE NAY, Mme DEROMEDI, M. PANUNZI, Mme BRUGUIÈRE, MM. HUGONET, LEFÈVRE et MOGA, Mme DURANTON, M. CUYPERS, Mme MICOULEAU, MM. HENNO, DAUBRESSE, PIEDNOIR, LAMÉNIÉ et del PICCHIA, Mmes LASSARADE et Marie MERCIER, MM. VOGEL, CHASSEING et PACCAUD, Mme GOY-CHAVENT, MM. Bernard FOURNIER, CHARON et DECOOL, Mme LOPEZ, MM. Henri LEROY, JANSSENS et HUSSON, Mmes Anne-Marie BERTRAND, LHERBIER et RAIMOND-PAVERO, MM. KAROUTCHI et DARNAUD, Mme BILLON, M. BRISSON, Mme BONFANTI-DOSSAT, M. SAVARY, Mme IMBERT, M. BABARY et Mme NOËL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit, dans le même délai, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

**OBJET**

En avril 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pour la première fois adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse, afin d'atteindre un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 et d'au moins 40 % d'ici à 2030.

Le projet de loi d'orientation des mobilités se donne pour objectifs d'encourager le développement de la mobilité propre mais reste silencieux en la matière concernant le transport maritime. Le présent amendement propose donc d'accompagner la transition énergétique des navires.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	711 rect. bis
----------------	---------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. DANTEC

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit, dans le même délai, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

**OBJET**

Cet amendement propose d'accompagner la transition énergétique des navires.

Le présent projet de loi se donne pour objectif d'encourager le développement de la mobilité propre mais reste silencieux en la matière concernant le transport maritime.

En avril 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pour la première fois adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse, avec un objectif de réduction des

émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 (par rapport à 2008), et pour cela atteindre une réduction d'au moins 40 % d'ici à 2030.

Pour permettre d'accélérer en la matière, cet amendement prévoit d'inscrire la stratégie de transition énergétique concernant le transport maritime dans le présent projet de loi.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	729 rect. quater
----	------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

Mme TOCQUEVILLE, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT et JACQUIN, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme PRÉVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL et TISSOT, Mme CONWAY-MOURET, MM. TOURENNE, Patrice JOLY, DAUDIGNY et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 37

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit, dans le même délai, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

**OBJET**

En avril 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pour la première fois adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse, afin de fixer un objectif de réduction

des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 (par rapport à 2008), et pour cela atteindre une réduction d'au moins 40 % d'ici à 2030.

Le projet de loi d'orientation des mobilités se donne pour objectifs d'encourager le développement de la mobilité propre mais reste silencieux en la matière concernant le transport maritime. Le présent amendement propose donc d'accompagner la transition énergétique des navires.



PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	839 rect. quinq uies
----	-------------------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

MM. BIGNON, CAPUS, CHASSEING, DECOOL, GUERRIAU, LAGOURGUE et Alain MARC,  
Mme MÉLOT, MM. WATTEBLED et CUYPERS, Mme LHERBIER, MM. HENNO, DAUBRESSE,  
FOUCHÉ et MALHURET, Mme LÉTARD et M. BASCHER

ARTICLE 37 BIS

Alinéa 4

1° Dernière phrase

Supprimer les mots :

des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

L'ensemble de ces actions est conduit au niveau régional, interrégional, national et européen en lien étroit avec les acteurs économiques, les collectivités territoriales et leurs groupements et en coordination avec les autres acteurs du transport multimodal.

**OBJET**

Cet amendement a pour objet d'explicitier les actions conduites conjointement avec les acteurs économiques et les collectivités au niveau régional, interrégional, national et européen. Une telle concertation est la condition de l'efficacité économique de la voie d'eau : Voies navigables de France ne pouvant pas avancer seul.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	185
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 38

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement réfutent l'ouverture à la concurrence des transports en Ile de France. Ils ne souhaitent donc pas renforcer la filialisation de la RATP pour répondre aux exigences de l'ouverture à la concurrence. Ils estiment qu'une entreprise unifiée est plus efficace et performante et offre donc un meilleur service qu'une entreprise atomisée en moult filiales. Les auteurs de cet amendement réfutent donc le démantèlement prévu par cet article de l'EPIC RATP, ouvrant la voie à sa privatisation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	186
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 38

Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 1241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les appels d'offres pour l'exploitation d'un service de transport urbain ne doivent comporter aucune clause obligeant les exploitants à constituer une société dédiée pour l'exploitation de ce service. »

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent garantir par cet amendement, pour des raisons de cohérence du réseau et de l'offre, le fait qu'Ile de France Mobilités ne puisse imposer dans les appels d'offres qu'il lance pour l'exploitation des lignes, la clause dite « de la société dédiée » qui empêcherait, de fait, l'EPIC RATP d'exploiter ces lignes, organisant ainsi son démantèlement progressif. En outre, cette pratique qui tend à se généraliser de « société dédiée » n'apporte aucune plus-value en termes de qualité de l'offre. Le législateur doit donc encadrer son utilisation pour qu'elle ne soit pas utilisée comme l'outil de déstabilisation de l'opérateur historique.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	188
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 38

Alinéa 3

Après le mot :

filiales

insérer les mots :

sous forme d'établissement public industriel et commercial

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent imposer le statut public aux filiales constituées par la RATP.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	187 rect.
----------------	--------------

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme ASSASSI, M. GONTARD, Mmes APOURCEAU-POLY et BENBASSA, M. BOCQUET,  
Mmes BRULIN et COHEN, M. COLLOMBAT, Mme CUKIERMAN, M. GAY, Mme GRÉAUME,  
MM. Pierre LAURENT et OUZOULIAS, Mme PRUNAUD et M. SAVOLDELLI

ARTICLE 38

Alinéa 3

1<sup>o</sup> Supprimer les mots :

ou indirectement

2<sup>o</sup> Après le mot :

missions

supprimer la fin de cet alinéa.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent que les filiales créées par la RATP pour répondre aux appels d'offre dans le cadre de la concurrence, ne puissent exercer statutairement que des activités en lien direct avec leurs différentes missions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	177
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1241-6 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-6. – L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date. »

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'inscrivent en faux avec l'ouverture à la concurrence des transports en Ile de France et souhaitent par conséquent supprimer les dates butoirs de libéralisation.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	93 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. VASPART, Mme LAMURE, MM. GREMILLET et LEFÈVRE, Mme GRUNY, M. SAVARY, Mme IMBERT, MM. Daniel LAURENT et PRIOU, Mme VULLIEN, MM. SCHMITZ et RAPIN, Mmes RAMOND et MORHET-RICHAUD, MM. MOGA et Henri LEROY, Mme BILLON, M. BASCHER, Mmes BRUGUIÈRE et CANAYER, MM. CUYPERS, COURTIAL, DAUBRESSE et DARNAUD, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO et DURANTON et MM. Bernard FOURNIER, GENEST et LAMÉNIÉ

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1241-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – L'exécution de tous les services mentionnés à l'article L. 1241-1 et créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit conformément aux règles applicables à cette date et selon les modalités définies ci-après. » ;

2° Le 1° du II est ainsi rédigé :

« 1° Pour les services réguliers de transport routier : au plus tard le 31 décembre 2026. Un décret détermine les modalités selon lesquelles l'exécution de ces services sera progressivement assurée, entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, conformément aux articles L. 1221-3 à L. 1221-11 de manière à assurer la non-discrimination entre opérateurs publics et privés ; ».

**OBJET**

Les conditions d'ouverture à la concurrence pour les réseaux routiers d'Ile-de-France envisagées comportent de nombreux risques. Une solution d'ouverture progressive, équitable et efficace doit être trouvée en concertation avec l'ensemble des transporteurs.

- Progressive : Une solution optimisée et gérable pratiquement semble possible sur une période allant de 2022 à 2026.

- Équitable : il faut qu'une ouverture progressive soit faite avec, pour chaque vague, un équilibre entre les opérateurs.
- Opérationnelle : les transferts de contrats entre opérateurs nécessitent la mise en œuvre de dispositifs ad hoc afin de permettre le transfert de salariés entre entreprises ayant des cadres sociaux distincts. Ces dispositifs devront être déclinés par des accords sociaux qui devront être adoptés avant le transfert des contrats.
- Efficace : en définissant les vagues en tenant compte à la fois des ouvertures des nouvelles lignes de métro, des réorganisations nécessaires des réseaux permettant de passer d'une logique d'opérateur à une logique de bassin de vie, des événements internationaux qui seront organisés par la France et en particulier des JO de 2024.

Cet amendement vise donc à assurer les meilleures conditions d'ouverture à la concurrence des réseaux routiers franciliens.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	596 rect. bis
----------------	---------------------

27 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2142-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'ouverture à la concurrence des lignes de bus en dehors du cadre de gestion de la Régie autonome des transports parisiens est reportée jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2025, afin de ne pas créer de distorsion entre les différents réseaux de transport de la région Île-de-France. Des expérimentations limitées en nombre et de façons équivalentes entre les divers opérateurs, peuvent toutefois être menées avant cette date.

« Ces expérimentations donnent lieu à un suivi par une commission spécifique associant l'ensemble des acteurs concernés y compris les partenaires sociaux. Les expérimentations d'appels d'offre seront soumises à la consultation des partenaires sociaux dans le cadre de cette commission, notamment en vue d'émettre un avis formalisé sur les conditions sociales obligatoires de leur réalisation.

« Un décret en Conseil d'État pris après consultation d'Île-de-France Mobilités et des organisations représentatives des salariés et des employeurs précise les conditions d'application des deux précédents alinéas. »

**OBJET**

Au niveau de la région Ile-de-France les différentes phases d'ouverture à la concurrence pour les lignes de bus, n'ont pas été inscrites de manière concomitante selon les périmètres, ce qui pose d'importants problèmes en termes d'implantations des opérateurs et de mise en cause des équilibres qui avaient été trouvés jusqu'à présent.

Il est donc nécessaire de prévoir une certaine progressivité et des modalités de suivi organisées pour veiller à un juste encadrement de cette démarche.

Dans cette perspective, l'amendement prévoit de reporter la date de la première ouverture à la concurrence dans les conditions de droit commun, afin de créer dans cet intervalle les conditions d'une équité entre opérateurs; cet objectif n'est en effet pas atteignable avant l'horizon 2025.

Pour y parvenir, il est proposé de tester le nouveau système à mettre en place en effectuant des expérimentations afin de pouvoir en analyser les retours d'expériences y compris en ce qui concerne l'encadrement social des salariés.

Ce n'est que sous le bénéfice de telles expérimentations qu'une ouverture globale de ces marchés pourra se faire dans le cadre d'une concurrence socialement régulée et économiquement non faussée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	697 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MARSEILLE et LAUGIER, Mmes VULLIEN et GUIDEZ, MM. HENNO, CANEVET, JANSSENS, MOGA et BONNECARRÈRE, Mme TETUANUI, M. CADIC, Mmes BILLON, GOY-CHAVENT et FÉRAT et M. DELCROS

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la première phrase du III de l'article 8 de la loi n<sup>o</sup> 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les mots : « des collectivités territoriales » sont remplacés par les mots : « de la région, des départements et de la métropole du Grand Paris ».

**OBJET**

La Société du Grand Paris est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, créé par la loi 2010-597 du 3 juin 2010, et placé sous la tutelle du ministre chargé de l'économie, du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'urbanisme.

Il a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation.

Il est dirigé par un directoire de trois membres nommés par décret, qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Ce conseil de surveillance est composé de représentants de l'État et d'élus des collectivités territoriales nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.

La Métropole, créée en 2016, est totalement absente de cette instance, qui ne regroupe que l'État, la région, les départements, outre un maire ou président d'EPCI de la région Ile-de-France.

Pourtant, le réseau de transport public de la Société du Grand Paris traverse toute la zone dense continue qui correspond au périmètre actuel de la Métropole du Grand Paris.

Le présent amendement a donc pour objet d'actualiser la composition du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, en y intégrant la Métropole du Grand Paris.

Un décret en Conseil d'État sera nécessaire pour en tirer les conséquences sur le nombre total de sièges et leur répartition, par modification du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1021
----------------	------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 1262-3, il est inséré un article L. 1262-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-.... – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du présent code et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens à l'article L. 2251-1-2 et au IV de l'article L. 2142-16. » ;

2<sup>o</sup> Après la section 3 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :

« Section 3 bis

« Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris

« Art. L. 1263-3-1.- La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n<sup>o</sup> 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend dès lors qu'ils s'estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d'exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l'activité précitée ou des conditions d'utilisation de cette infrastructure par l'exploitant.

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente,

non discriminatoire et proportionnée, les conditions d'utilisation de l'infrastructure par l'exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa 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 à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;

3° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « des concessionnaires d'autoroutes » sont insérés les mots « , des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ;

c) Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° » ;

4° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Au 2°, après le mot « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

c) Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

5° L'article L. 1264-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Le non-respect par la Régie autonome des transports parisiens des dispositions prévues dans le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 du code des transports. » ;

6° L'article L. 1264-15 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « transport ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Au second alinéa, après les mots : « transport ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

7° Les dixième à quatorzième phrases de l'article L. 2142-3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de

voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;

8° Le chapitre II du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Régulation

« Art. L. 2142-16. I.- L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure de la mise en œuvre au sein de la Régie autonome des transports parisiens de la comptabilité séparée prévue à l'article L. 2142-3. À cette fin, elle approuve les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue à l'article L. 2142-3 et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

« II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article. Cet avis est rendu en se fondant sur le périmètre de cette activité tel que défini par le cadre législatif et réglementaire applicable.

« III. – L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la Régie autonome des transports parisiens assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.

« IV. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de prévention telle que prévue à l'article L. 2251-1-2 en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I.

« V.- Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Art. L. 2142-17. – I.- Au moins six mois avant l'adoption de la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure prévue au même article L. 2142-3, y compris l'activité mentionnée au III de l'article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.

« Les modalités d'examen par l'Autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d'éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.

« Lorsqu'au titre de son avis conforme, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l'infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition.

« En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'Île-de-France Mobilités alloue à la Régie après l'échéance de la convention pluriannuelle précédente. Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d'indexation prévue dans cette convention et de l'évolution de l'activité et des investissements de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Dans les conditions prévues au I du présent article, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la tarification des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

« Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi et qui sont détenues par ses services. Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication.

« Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens.

« III. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'informations mentionnées au I.

« Art. L. 2142-19. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d'assurer un traitement non-discriminatoire des exploitants désignés par Île-de-France Mobilités.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur ce document.

« Art. L. 2142-20. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de la présente section. »

### **OBJET**

Le présent amendement vise à confier à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières un rôle de régulation sur les missions que la RATP assure en tant que gestionnaire d'infrastructures. En effet, il est nécessaire que le niveau de rémunération que verse Ile-de-France Mobilités au gestionnaire d'infrastructures qui est en monopole soit régulé, dans la mesure où il est, in fine, supporté par le contribuable local et l'usager.

Par ailleurs, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des transports urbains en Ile-de-France avec notamment l'exploitation du réseau du Grand Paris Express dont les exploitants seront désignés par Île-de-France Mobilités après mise en concurrence, il est nécessaire qu'un régulateur intervienne. La séparation comptable entre les activités de transporteur et de gestionnaire de la RATP et le caractère non discriminatoire des actions du gestionnaire d'infrastructure doivent être garantis par un tiers indépendant.

Tout d'abord (nouvel article L. 2142-16 du code des transports), afin d'assurer, au sein de la Régie autonome des transports parisiens, l'absence de toute subvention croisée entre les activités en monopole et les activités placées en situation de concurrence, le présent amendement charge l'Autorité de régulation des activités routières et ferroviaires d'émettre un avis conforme sur la séparation comptable entre l'activité d'opérateur de transport, l'activité de gestionnaire de l'infrastructure des lignes de métro et de RER prévue à l'actuel L. 2142-3 du code des transports et l'activité de gestion technique des lignes, ouvrages et installations du réseau du Grand Paris prévue par les articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Cet article charge également l'ARAFER d'émettre un avis conforme sur la séparation comptable du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la RATP, qui est prévue à l'article 33 du présent projet de loi.

Ensuite (nouvel article L. 2142-17 du code des transports), afin de garantir une rémunération appropriée des activités en monopole, le présent amendement confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières l'approbation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure des lignes de métro et de RER prévue à l'actuel L. 2142-3 du code des transports et de l'activité de gestion technique des lignes, ouvrages et installations du réseau du Grand Paris prévue par les articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Enfin (nouveaux articles L. 2142-18, L. 2142-19 et L. 1263-3-1 du code des transports), s'agissant du réseau du Grand Paris, le présent amendement donne également à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières deux nouvelles compétences, sous la forme d'une procédure d'avis conforme pour deux documents : le plan de gestion des informations confidentielles et le document de référence du réseau, dont l'objet est notamment de décrire les modalités de traitement non-discriminatoire des exploitants. Il est également attribué à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières un pouvoir de règlement des différends concernant le Grand Paris sur les désaccords qui pourraient naître entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs de transport.

Par ailleurs, le présent amendement (nouvel article L. 2142-20) renvoie à un décret en Conseil d'État le soin d'apporter les précisions nécessaires à la mise en œuvre des dispositions législatives.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	440 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, ARTANO, ARNELL et GUÉRINI

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 8<sup>o</sup> de l'article 9 de la loi n<sup>o</sup> 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « , sous réserve d'une modulation à la baisse proportionnelle à la faiblesse de la densité démographique des départements. Les modalités techniques de cette modulation sont définies par décret en Conseil d'État. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

**OBJET**

La réalisation du projet Grand Paris Express, concentré quasi-exclusivement en petite couronne, va renforcer le déséquilibre régional entre les départements en matière d'investissement dans les infrastructures de transport.

Alors que les bienfaits à venir de ce projet pour la désaturation du réseau existant ne sont toujours pas démontrés, c'est bien l'ensemble des Franciliens, les particuliers et les entreprises, qui continuent à financer la Société du Grand Paris au travers notamment de la taxe sur les surfaces de bureaux et de la taxe spéciale d'équipement.

Si le calcul du montant de la taxe sur les surfaces de bureau, étendue aux parkings commerciaux, intègre des modulations selon les territoires en fonction de critères économiques et sociaux mais aussi selon la proximité ou l'éloignement de la zone dense, le montant de la taxe spéciale d'équipement reste injustement forfaitaire.

Il est inacceptable qu'un habitant de grande couronne, qui passe en moyenne deux fois plus de temps dans les transports qu'un habitant de la zone dite « dense » et subit chaque jour le cauchemar des incidents récurrents sur les lignes RER, s'acquitte du même montant de la taxe Grand Paris ;

Cet amendement propose donc de moduler la taxe Grand Paris pour la rendre plus juste.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	189
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 38 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que soit étendue la possibilité de déroger à la loi MOP pour les contrats de construction de nouveaux dépôts de bus, cette possibilité n'étant pas justifiée par la complexité du contrat, mais par la nécessité de s'adapter à l'ouverture à la concurrence.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	348 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

MM. KAROUTCHI, BASCHER, BONHOMME, BUFFET, CALVET et CAMBON, Mme Laure DARCOS, M. DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO, DURANTON et ESTROSI SASSONE, M. GINESTA, Mme IMBERT, M. LAMÉNIÉ, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. LE GLEUT, LEFÈVRE et MAGRAS, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU et MM. MILON, PANUNZI, POINTÉREAU, SIDO et VOGEL

ARTICLE 38 BIS

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 2171-6 du code de la commande publique, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

OBJET

Il s'agit d'un amendement d'ajustement formel, afin d'améliorer la rédaction de l'article 38 *bis* du projet de loi d'orientation des mobilités, introduit en commission à notre initiative avec avis favorable du rapporteur.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	373 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes PRIMAS et de CIDRAC et MM. SCHMITZ et LAUGIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 38 BIS

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 2171-6 du code de la commande publique, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport (bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

OBJET

Amendement rédactionnel.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	59 rect. quater
----	-----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

21 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, M. LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET et PANUNZI, Mme PROCACCIA, MM. REGNARD, SIDO, VOGEL, ALLIZARD et BIZET, Mme BRUGUIÈRE, M. CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS, DURANTON et GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET, HUGONET, KENNEL et LAMÉNIE, Mmes LASSARADE et LAVARDE, M. PEMEZEC, Mme RAIMOND-PAVERO, MM. REVET et SAVARY et Mme THOMAS

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38 BIS

Après l'article 38 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-7-.... – Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code de la commande publique, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 25 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique, sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5. »

**OBJET**

L'ajout d'un article L. 1241-7-2 au code des transports vise à appliquer à un contrat de service public de transport par métropolitain, passé par Ile-de-France Mobilités, lorsqu'il n'est pas constitutif d'une concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, les articles 55 et 56 de cette ordonnance.

Les articles 55 et 56 cadrent les conditions de modification d'un contrat en cours et les conditions d'indemnisation d'un concessionnaire. Cette modification vise à opérer un parallélisme avec la disposition prévue par l'article 21 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	174 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38 BIS

Après l'article 38 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.

**OBJET**

Alors que l'article précédant fixe les priorités d'investissement dans les infrastructures de transports, cet amendement, tenant compte de la priorité donnée au transport du quotidien dans les objectifs, propose de mettre un terme au programme tendant à créer une liaison rapide ferroviaire entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	444 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LÉONHARDT, GUÉRINI et VALL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 38 BIS

Après l'article 38 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.

**OBJET**

L'article dont l'abrogation est demandée crée une société détenue par SNCF Réseau et ADP pour réaliser les travaux du CDG Express.

Ce n'est pas ici le bienfondé d'une liaison dédiée aux usagers de l'aéroport qui est remis en cause mais le schéma d'une « fausse » nouvelle ligne, circulant sur les tronçons déjà saturés et dysfonctionnels du faisceau Nord francilien.

En effet, le projet avec son tracé actuel empiètera en phase de travaux comme en phase d'exploitation sur les centaines de milliers d'usagers du RER B déjà soumis à un véritable enfer quotidien.

Par ailleurs, aucune entreprise privée n'a voulu assumer le risque financier lié à la construction et à l'exploitation de cette infrastructure très coûteuse (2,1 milliards d'euros hors matériel roulant). Les risques financiers seront donc assumés en investissement et aussi en fonctionnement par le même citoyen / contribuable qui est aujourd'hui sommé de trouver pertinente la privatisation d'ADP.

Il est plus raisonnable de renoncer au projet actuel pour élaborer une proposition qui n'affecte pas les transports du quotidien et qui offre un accès simplifié à la capitale pour les usagers de l'aéroport international.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	190
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 39

Supprimer cet article.

**OBJET**

A l'instar de leur opposition aux dispositions contenues dans la réforme ferroviaire sur les cheminots et leur statut, les auteurs de cet amendement sont opposés aux reculs sociaux liés à l'ouverture à la concurrence des transports en Ile de France.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	950
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

I. – Alinéas 1, 2, 8, première phrase, et 18

Remplacer les mots :

transports par autobus

par les mots :

service régulier de transport par autobus

II. – Après l’alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – L’article L. 1321-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article n’est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personne concourant aux activités de gestion, d’exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. »

III. – Alinéa 4

1<sup>o</sup> Première phrase

a) Remplacer les mots :

d’attributaire d’un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service

par les mots :

d’exploitant d’un service ou d’une partie de service régulier

b) Supprimer le mot :

urbain



c) Après le mot :

Île-de-France

insérer les mots :

opéré par la Régie autonome des transports parisiens

2° Seconde phrase

Supprimer cette phrase.

IV. – Alinéa 7

Remplacer les mots :

de bus

par les mots :

d'autobus

V. – Alinéa 9

Compléter cet alinéa par le mot :

notamment

VI. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

de transport public urbain de personnes

par les mots :

réguliers de transport public urbain

### **OBJET**

Cet amendement vise à apporter plusieurs modifications rédactionnelles et de cohérence, notamment sur le champ d'application de l'article 39.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	972 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ et THOMAS,  
M. REGNARD, Mmes de CIDRAC et LAVARDE, M. DAUBRESSE, Mme DURANTON,  
M. VASPART, Mme DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, SIDO, LAMÉNIE et de NICOLAY et  
Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Tombé	

ARTICLE 39

Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3111-16-1. – Lorsque survient un changement d’attributaire d’un contrat de service public portant sur tout ou partie d’un service de transport public routier de voyageurs dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement ou indirectement à la production du service transféré sont automatiquement transférés au nouvel employeur. »

OBJET

La mise en concurrence des lignes de transport de voyageurs par autobus et autocar en Île-de-France prescrite par le règlement européen OSP de 2007 et la loi ORTF du 8 décembre 2009 implique, pour Île-de-France Mobilités, de faire évoluer ses relations contractuelles avec les opérateurs vers des contrats de service public attribués par voie concurrentielle.

Cette mise en concurrence recouvre donc un enjeu social important puisqu’elle nécessite de définir un dispositif permettant aux personnels des sociétés aujourd’hui exploitantes (plus de 30 000 salariés) de pouvoir intégrer sereinement les entreprises attributaires.

Le principe d’une automaticité du transfert des personnels concernés pour toute l’Île-de-France, et ce quelle que soit la convention collective applicable (urbain ou interurbain), est ainsi impératif car il garantit la continuité du service et est protecteur des intérêts des salariés, des opérateurs et de l’autorité organisatrice.

Le présent amendement vise donc à élargir à l’ensemble des opérateurs la proposition initialement formulée par le Gouvernement pour les seuls personnels de l’EPIC RATP.

Cet élargissement fait consensus au sein des parties prenantes du secteur (UTP, FNTV,...), lesquelles rappellent que les personnels affectés aux lignes de bus de grande couronne seront concernés dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Par ailleurs, la nouvelle rédaction vise à préciser le périmètre des personnels concernés, en actant qu'il s'agit des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement et indirectement à la production du service. Ce périmètre recouvre ainsi les conducteurs de bus, les personnels chargés de la maintenance des bus, ceux chargés de la régulation opérationnelle, les agents d'humanisation,... Cette définition exclut en revanche les emplois portant sur des fonctions supports (paie, communication, achats,...) qui, par nature, correspondent à des organisations propres à chaque opérateur.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	191
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 4, première phrase

Remplacer le mot :

sont

par les mots :

peuvent être, à leur demande,

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que le transfert de contrat se fasse sur la base du volontariat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	193
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 4, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en respectant les spécificités des métiers et l'organisation collective du travail

**OBJET**

Le présent amendement de repli vise à préciser que le transfert des salariés à des opérateurs privés se fasse dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation collective de travail.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	195
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Tombé	

ARTICLE 39

Alinéa 4, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

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 qui était jusque-là effectué par la Régie autonome des transports parisiens, le nouvel employeur est tenu d'appliquer le statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens aux salariés affectés à ce service.

OBJET

Le transfert des personnels de l'EPIC RATP prévu par le texte actuel s'accompagne de la perte du Statut. Cela concerne l'ensemble des agents, qu'ils soient transférés dans une filiale de la RATP, ou dans un autre groupe, soit 19000 des 44000 agents de l'EPIC RATP au 1/1/2025 (ceux affectés à l'exploitation et à la maintenance des bus). C'est donc un moyen de mettre fin progressivement au Statut des personnels et de basculer ceux-ci dans le régime conventionnel.

Dans ce cadre, la formulation actuelle du texte de loi qui indique que « la poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau » est un leurre, puisque ce qui est prévu et qui doit être précisé dans un décret c'est de remplacer le Statut par un « sac à dos social » minimaliste.

À travers l'amendement, il s'agit au contraire de proposer une harmonisation par le haut en généralisant le Statut des personnels de la RATP à tous les opérateurs. Cette disposition est similaire à celle qu'a prévue la loi de transposition de la 1<sup>o</sup> directive électricité, puisque tout nouvel opérateur doit appliquer le Statut des IEG à son personnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	597 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d'emploi pour l'ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d'un statut particulier ou d'une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si les nouvelles conditions d'emploi sont plus favorables au salarié

**OBJET**

En l'absence de garanties précises, la libéralisation du marché présente le risque inacceptable d'une détérioration des conditions d'emploi des salariés de l'ensemble des réseaux existants ou à venir, issus des conventions collectives voyageurs interurbaine et urbaine ainsi que du statut des agents de la RATP. Pour éviter ce risque tout en respectant le cadre européen il s'agit de mettre en place un réel système de sac à dos social. L'amendement propose d'instituer un bras de levier qui permettrait de tirer vers le haut les conditions sociales futures de ces salariés qui bénéficient aujourd'hui de conditions spécifiques. Ce « sac à dos social » doit garantir la continuité des droits acquis tout en prévoyant pour les nouveaux salariés de ces entreprises un haut niveau social.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	947
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

Après l'alinéa 4

Insérer seize alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-2. – Un décret en Conseil d'État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :

« 1<sup>o</sup> Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné "cédant", et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public désigné "cessionnaire", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France ;

« 2<sup>o</sup> Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1<sup>o</sup> sont transmises ;

« 3<sup>o</sup> Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1.

« Art. L. 3111-16-3. – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n<sup>o</sup> 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n<sup>o</sup> 1191/69 et 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l'autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification par tout moyen conférant date certaine par l'autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.

« Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois courant à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa et dans le respect du secret des affaires.



« Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2 du présent code, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.

« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dont la décision s'impose aux parties.

« Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 3111-16-4. – Un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné et l'ancienneté dans le poste ;

« 2° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.

« Art. L. 3111-16-5. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« II. – Un décret en Conseil d'État détermine les conséquences du refus du transfert de son contrat de travail par le salarié et les garanties procédurales associées.

« III. – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I. »

### **OBJET**

Le présent amendement met en place un dispositif spécifique pour les salariés bus de la Régie autonome des transports parisiens lorsque leur contrat de travail est transféré dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il vient ainsi compléter le dispositif de transfert obligatoire des contrats de travail prévu par l'article 39 de la loi.

Le transfert obligatoire permet de garantir la continuité des emplois, d'assurer au nouvel exploitant les compétences indispensables à l'exploitation du service et de ne pas laisser à la charge de la Régie autonome des transports parisiens des salariés sans activité.

Afin d'accompagner les salariés dans leur décision et de favoriser les transferts, le présent amendement prévoit un dispositif spécifique d'information et d'accompagnement qui sera précisé par décret en Conseil d'État pris après consultation des partenaires sociaux.

Il renvoie également à un décret en Conseil d'État le soin de déterminer les modalités de désignation nominative des salariés transférés, sur la base de critères clairs et objectifs, notamment le taux d'affectation et l'ancienneté.

Les conséquences du refus du salarié du transfert de son contrat de travail et les garanties procédurales qui seront alors applicables feront également l'objet d'un décret en Conseil d'État, sachant que les concertations vont se poursuivre sur ces points.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	948
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

Après l'alinéa 4

Insérer onze alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-6. – Le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues au premier et quatrième alinéa de l'article L. 2261-14 et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail.

« Art. L. 3111-16-7. – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération au sens de l'article L. 3221-3 du code du travail, hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« Art. L. 3111-16-8. – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 du code des transports lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l'emploi selon les motifs prévus par ce même statut.

« Art. L. 3111-16-9. – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 du code des transports lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayant-droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.

« Art. L. 3111-16-10. – Les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent :

« 1° Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens ;

« 2° Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« Art. L. 3111-16-11. – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport.

« Art. L. 3111-16-12. – Les articles L. 3111-16-6, 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent aux salariés statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »

### **OBJET**

Le présent amendement détaille le contenu des garanties sociales de haut niveau que conservent les salariés de la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail est transféré dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Tenant compte des concertations menées avec les organisations syndicales et professionnelles de la branche, l'amendement prévoit ainsi :

· pour tous les salariés, contractuels ou statutaires, le maintien du montant de la rémunération perçue lors des douze mois précédant le transfert, l'accès aux centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens et le bénéfice pendant un an aux activités sociales et culturelles de la Régie autonome des transports parisiens ;

· pour les salariés statutaires, le maintien du bénéfice de la garantie de l'emploi et du régime spécial de retraite, y compris lorsqu'ils décident de changer volontairement d'employeur, aussi longtemps qu'ils poursuivent leur activité dans une entreprise relevant des conventions collectives nationales applicables au transport public urbain ou aux transports routiers.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	975 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ, VASPART et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE 39

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-2. – Les conventions, accords collectifs et usages qui sont applicables aux salariés dont les contrats de travail sont transférés en application de l'article L. 3111-16-1 continuent de produire effet jusqu'à leur dénonciation, ou à défaut pendant une durée maximale de quinze mois à compter de la date du transfert des contrats de travail, à l'exception des dispositions relatives à la durée du travail et à l'organisation du travail qui cessent de produire effet à la date du transfert des contrats de travail.

« Art. L. 3111-16-3. – Par exception à l'article L. 3111-16-2, lorsque les salariés dont les contrats de travail sont transférés ne proviennent pas d'une unique entreprise, le changement d'attributaire du contrat de service public entraîne cessation de l'application des conventions, accords collectifs et usages précédemment applicables aux salariés transférés à l'exception des conventions, accords collectifs et usages provenant de l'entreprise dont sont issues le plus grand nombre de salariés transférés, qui continuent de produire effet jusqu'à leur dénonciation, ou à défaut pendant une durée maximale de quinze mois à compter de la date du transfert des contrats de travail.

OBJET

Le transfert du personnel doit s'accompagner du maintien des conventions et accords antérieurs le temps que soit renégocié un pacte social propre au nouveau délégataire.

L'amendement permet de préciser cet objectif. Il permet également de traiter la situation particulière, propre à l'Île-de-France, où l'ouverture à la concurrence s'accompagne d'une recomposition des périmètres contractuels et, par voie de conséquence, du regroupement de personnels issus de plusieurs entreprises (jusqu'à dix).

A défaut d'un tel dispositif, la complexité des conditions sociales de reprise des personnels serait susceptible de pénaliser la bonne organisation des entreprises et, ce faisant, d'obérer la continuité des services, dans de bonnes conditions opérationnelles, au bénéfice des voyageurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	978 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ, VASPART et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-.... – Le cessionnaire informe individuellement le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard trois mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire, si les délais de notification du contrat de service public le permettent. Le cessionnaire indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« Art. L. 3111-16-.... – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail. En cas de refus du salarié d'accepter le contrat proposé, le contrat prend fin de plein droit, sans donner lieu à indemnisation.

OBJET

L'amendement vise à préciser les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré.

Il précise également le délai durant lequel le salarié peut opposer un refus. Dans cette hypothèse, conformément aux conditions de droit commun, le refus est assimilable à un abandon de poste et ne donne lieu à aucune indemnisation du salarié.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	598 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

I. – Alinéa 8, première phrase

Remplacer les mots :

Un décret en Conseil d'État fixe les règles

par les mots :

Un accord collectif étendu après négociation entre les partenaires sociaux concernés ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe les règles communes

II. – Alinéa 9

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La négociation collective prévue au premier alinéa du présent I est ouverte au plus tard trois mois suivant la promulgation de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités. En l'absence d'accord dans les dix-huit mois suivant l'ouverture de la négociation, un décret en Conseil d'État détermine au plus tard vingt-quatre mois suivant la promulgation de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités :

**OBJET**

La loi et le règlement ne sauraient se substituer a priori au dialogue social et aux prérogatives de la négociation collective en matière d'organisation du travail dans un secteur d'activité. L'amendement vise à ce que la disposition légale se limite à imposer au secteur d'activité de se structurer, d'en fixer la temporisation dans l'objectif d'un accord collectif qui pourra être ensuite étendu par voie réglementaire.



---

Pour inciter à la négociation, la loi prévoit qu'à défaut d'accord, un décret supplétif puisse fixer les éléments adaptés à l'exploitation de ce secteur.

C'est le même principe qui avait été adopté à partir de 2006/2007 pour l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire et en premier lieu pour sa partie fret.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	204
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

I. – Alinéa 8, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en s'appuyant sur le décret n<sup>o</sup> 2000-118 du 14 février 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain de voyageurs et des règles en vigueur à la Régie autonome des transports parisiens

II. – Alinéas 9 à 13

Supprimer ces alinéas.

OBJET

Les auteurs de cet amendement souhaitent garantir le plus haut niveau de garantie sociale pour les agents des opérateurs de transport public. Ils préconisent donc une harmonisation par le haut permettant d'assurer la sécurité des installations, des agents et des usagers ainsi que la continuité du service public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	949
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

I. – Alinéa 13

Après le mot :

modalités

insérer les mots :

de fractionnement et

II. – Après l'alinéa 13

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« 5<sup>o</sup> Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1<sup>er</sup> mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;

« 6<sup>o</sup> La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 du code du travail ;

« 7<sup>o</sup> Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-44 du même code du travail applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ;

« 8<sup>o</sup> Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 dudit code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ;

« 9<sup>o</sup> Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées.

### OBJET

Afin de garantir la continuité du service et la sécurité des circulations au sein d'un périmètre géographique parisien et francilien caractérisé par des conditions spécifiques d'exploitation des bus, l'amendement complète la liste des dérogations possibles à certaines dispositions législatives du code du travail en matière de durée du travail, de congés et de repos des machinistes receveurs opérant à l'intérieur de ce périmètre.

L'amendement ne fixe pas lui-même le contenu des règles applicables mais autorise le pouvoir réglementaire à le faire en vue de définir un « cadre social territorialisé » qui s'appuiera sur le décret du 14 février 2000 sur la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain et, si les partenaires sociaux de la branche le décident, sur un avenant territorial à la convention collective du transport public urbain. Continuant de s'appliquer en l'état aux salariés de la branche, le décret de 2000 sera complété par une annexe définissant les règles spécifiques applicables en matière de durée du travail et de repos aux conducteurs de bus opérant sur des lignes dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone urbaine dense francilienne.

Ces règles spécifiques pourront porter sur le dépassement de la durée maximale quotidienne de travail, la réduction du repos quotidien et l'adaptation du délai de prévenance en cas de changement d'horaire par l'employeur ainsi que sur les contreparties associées en matière de repos, de jours de congés et de modalités de fixation des jours fériés chômés, qui sont nécessaires pour garantir la sécurité des circulations.

Ces dispositions pourront s'inspirer de celles actuellement en vigueur à la RATP.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	205
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 14

Remplacer les mots :

conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué

par les mots :

salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit étendu le cadre social territorialisé, comme le prévoyant initialement le projet de loi, à l'ensemble des salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par bus.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	196
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 39

Alinéas 18 à 20

Supprimer ces alinéas.

**OBJET**

L'alignement des personnels du réseau bus RATP sur la Convention collective des transports urbains signifierait une dégradation de leurs conditions de travail, les dispositions de cette Convention étant en règle générale moins favorables que celles définies par les textes réglementaires en vigueur à la RATP. Les auteurs de cet amendement demandent donc la suppression de ces dispositions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	600 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 18

Compléter cet alinéa par les mots :

pour la seule organisation des lignes de dessertes concernées et sans déroger aux règles régissant l'organisation du travail statutaire en vigueur au sein de la Régie autonome des transports parisiens, sauf dans les cas où les dispositions de la convention collective seraient plus favorables aux salariés que ces mêmes règles

OBJET

Cet amendement vise à clarifier une ambiguïté du projet de loi.

La rédaction actuelle semble étendre les conditions de la convention collective urbaine aux agents de la RATP, alors même que le statut de ces agents et de cette entreprise n'a pas été modifié et que l'article L. 3316-3 indique que seuls des compléments dans la limite du statut particulier peuvent être apportés par la convention collective.

Par ailleurs, au sein de la RATP, le statut n'est pas appliqué en fonction des lignes exploitées mais bien en fonction de l'embauche dans l'entreprise. Ce statut est donc attaché aux salariés sous contrat RATP quelle que soit leur affectation. Par conséquent, si la RATP emporte un marché de Bus, elle doit juridiquement appliquer le statut pour ses salariés.

L'organisation des lignes est un sujet distinct qui devra se traiter en tenant compte de l'organisation du travail de la RATP tant qu'il existe. Si le gouvernement veut supprimer le statut des agents de la RATP il y a lieu de l'exprimer clairement et d'engager le processus légal nécessaire au risque d'une confrontation sociale évidente.

Cet amendement permet d'articuler les sources de droit en ne permettant l'application des dispositions de la convention collective aux agents RATP que pour les dessertes concernées, sur les sujets que les règles statutaires ne traitent pas ou quand il y a superposition de règles, uniquement dans un sens favorable aux salariés.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	952
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

Après l'alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus mentionnés au II de l'article L. 3316-1.

OBJET

Cet amendement prévoit la non-application, pour les conducteurs de bus intervenant dans la zone urbaine dense francilienne, des stipulations actuelles de la convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs relatives à la durée du travail et de repos.

En effet, dans la mesure où ces stipulations n'avaient pas vocation à s'appliquer aux conducteurs de bus de la Régie autonome des transports parisiens lorsqu'elles ont été négociées, elles ne tiennent pas compte des contraintes spécifiques d'exploitation sur le périmètre géographique parisien et francilien, liées en particulier à la densité de circulation et sont donc inadaptées.

Des règles spécifiques relatives au temps de travail et de repos des conducteurs de bus seront fixées par décret et pourront, le cas échéant, être complétées par un avenant territorial négocié au sein de la branche du transport public urbain.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	951
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

I. – Après l’alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3316-3. – Le décret prévu au II de l’article L. 3316-1 ainsi que l’avenant territorial prévu au deuxième alinéa de l’article L. 3316-2 s’appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus lorsqu’ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d’application du décret susvisé, quelle que soit l’activité principale de leur entreprise.

II. – Alinéa 20

Remplacer la référence :

L. 3316-3

par la référence :

L. 3316-4

OBJET

L’article 39 prévoit que les règles spécifiques définies par le décret et la négociation collective (avenant territorial à la convention collective du transport public urbain) en matière de temps de travail et de repos doivent s’appliquer à tout conducteur de bus dont le parcours s’effectue majoritairement dans le périmètre de la zone dense urbaine parisienne et francilienne.

Le présent amendement vise à garantir que ce cadre social territorialisé s’applique dans tous les cas, indépendamment de la convention collective applicable au titre de l’activité principale de l’entreprise qui remporte le lot.

Par exemple, si une entreprise dont l’activité principale relève majoritairement du transport routier inter-urbain exploite des lignes urbaines dans la zone dense francilienne,

---

elle devra appliquer aux conducteurs travaillant sur ces lignes les règles du décret et, le cas échéant de l'avenant territorial, en matière de temps de travail et de repos.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	599 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 14

Remplacer les mots :

Ce décret

par les mots :

Cet accord collectif étendu ou à défaut ce décret

**OBJET**

Amendement de cohérence avec l'amendement précédent consistant à privilégier la négociation collective plutôt que la voie réglementaire pour fixer les règles relatives à la durée du travail et au repos applicables aux salariés de la RATP.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	977 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ, VASPART et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 39

Alinéa 14

Remplacer les mots :

, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte

par les mots :

et des conditions de travail

**OBJET**

Amendement rédactionnel visant à supprimer une mention par trop imprécise.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	974 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉНИЕ, VASPART et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 39

Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ces dispositions tiennent compte de l'objectif d'une utilisation optimale des ressources pour l'exploitation des services de transport public, dans le respect de la durée du travail résultant de l'article L. 3121-27 du code du travail.

OBJET

Le cadre social doit être adapté pour prendre en compte les spécificités objectives des conditions d'exploitation des lignes situées en zone dense, qui affectent les conditions de travail des conducteurs de bus. Pour autant, il convient de veiller à ce que cette norme réglementaire n'ait pas pour conséquences de limiter le temps de travail effectif des salariés, qui doit s'inscrire dans le respect de la durée légale du travail applicable (35h).

Il s'agit donc de rechercher la meilleure organisation du travail pour l'exploitation des services offerts aux voyageurs, utilisant ainsi de façon optimale les personnels et les véhicules. Il importe que la loi rappelle cet objectif, que le pouvoir réglementaire devra décliner lors de l'élaboration des textes d'application.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	976 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIE et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 39

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions tiennent compte d'une unicité des règles d'organisation du travail applicables aux conducteurs affectés à un même lieu d'activité.

OBJET

Le cadre social prévu pour prendre en compte les spécificités objectives des conditions d'exploitation des lignes situées en zone dense ne doit pas affecter l'unicité de l'organisation du travail au sein d'un même lieu d'activité. Il serait en effet source de conflits qu'un centre d'exploitation bus donne lieu à des règles d'organisation différentes pour les conducteurs y étant affectés, au motif que ce site accueille des lignes de profils variés. Une telle complexité serait par ailleurs difficilement opérante alors même que les conducteurs sont généralement affectés à différents services selon les semaines ou les périodes de l'année.

L'amendement corrige ainsi les risques du texte initial.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	973 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PEMEZEC et KAROUTCHI, Mmes Laure DARCOS, CHAIN-LARCHÉ, THOMAS, LAVARDE et de CIDRAC, M. DAUBRESSE, Mmes DURANTON et DEROMEDI, MM. MAGRAS, LE GLEUT, REGNARD, SIDO, LAMÉNIÉ et de NICOLAY et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

Alinéas 15 à 17

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code :

« 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.

OBJET

L'amendement proposé permet à Île-de-France Mobilités d'émettre un avis consultatif avant la fixation par l'État du cadre réglementaire délimitant le périmètre géographique des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation. Une telle consultation est souhaitable pour donner l'occasion à l'autorité organisatrice francilienne de faire valoir sa connaissance des contraintes d'exploitation, actuelles ou futures, et de prendre part à l'évaluation des effets de cette réglementation sur l'organisation opérationnelle des services, dont elle est l'unique décideur et financeur.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	953 rect.
----------------	--------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 39

Alinéa 21

Rédiger ainsi cet alinéa :

V. – Les dispositions du présent article, à l’exception du III, entrent en vigueur pour chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l’article L. 1241-1 et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l’exécution dudit service.

OBJET

L’amendement a pour objet de préciser les modalités d’entrée en vigueur de l’article 39.

Sans revenir sur la date d’ouverture à la concurrence, il prévoit une entrée en vigueur des dispositions relatives au nouveau cadre social territorialisé au fur et à mesure des mises en concurrence.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	942
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 40

I. – Alinéa 5

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code de procédure pénale l'obligation, de » ;

II. – Alinéa 9

Après les mots :

est puni de

insérer les mots :

six mois d'emprisonnement et

III. – Alinéa 15

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> Le dernier alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « 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. »

OBJET

Cet amendement vise à rétablir :

- la peine d'emprisonnement encourue en cas de commission du délit de fraude habituelle au péage, à l'instar de ce que prévoit déjà l'article L. 2242-6 du code des transports pour

la fraude habituelle dans tout moyen de transport public de personnes, et en cohérence avec le délit de filouterie/grivelerie, prévu par l'article 313-5 du code pénal. Il s'agit de niveaux de sanction qui ne sont pas automatiques mais bien des maximas soumis à l'appréciation souveraine des juges du fond.

- l'obligation faite au Trésor public de faire opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas de non-paiement d'une amende forfaitaire majorée prononcée à la suite d'une infraction de fraude au péage. Il est à noter que ces sanctions éventuelles n'interviennent qu'après la fin d'une procédure transactionnelle menée par les concessionnaires qui est la voie privilégiée et qui dure deux mois pendant lesquelles le contrevenant peut s'acquitter de la somme due et d'une amende transactionnelle de 20 €.

Ainsi, ces niveaux de sanction sont justifiés par rapport à la fraude constatée.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	541 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BAZIN, HUSSON, BASCHER, MOUILLER, LONGUET, DAUBRESSE et SEGOUIN et  
Mmes de CIDRAC, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM, LAVARDE et EUSTACHE-BRINIO

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 40

Alinéa 5

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, les mots : « peut faire » sont remplacés par le mot : « fait ».

**OBJET**

Dans le contexte budgétaire difficile pour les finances publiques de notre pays, cet amendement vise à rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée (AFM) pour toutes les infractions faisant l'objet d'une AFM au sein du code de la route.

Cette modalité contribuera à améliorer le recouvrement des AFM par le Trésor public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	763 rect. quater
----------------	------------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mme GOY-CHAVENT, M. PACCAUD, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE,  
LAUGIER, HENNO, BOCKEL et LAUREY et Mmes BILLON, SOLLOGOUB et Catherine  
FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 40

Alinéa 5

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, les mots : « peut faire » sont remplacés par le mot : « fait ».

OBJET

Dans un contexte budgétaire difficile pour les finances publiques de notre pays, cet amendement a pour objet de rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée (AFM) pour toutes les infractions faisant l'objet d'une AFM au sein du code de la route.

Cela permettra de contribuer à l'amélioration du recouvrement des AFM par le Trésor public.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	721 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mmes BRUGUIÈRE et LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et MM. REVET et PONIATOWSKI

ARTICLE 40

Alinéa 5

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est 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 » ;

**OBJET**

Le péage en flux libre est susceptible de générer une perte de recettes significatives affectant l'équilibre économique des contrats.

Cette disposition, similaire aux dispositions adoptées par les pays ayant mis en œuvre ce système de péage, vise à s'opposer à la cession des véhicules dont les transactions n'auraient pas été régularisées.

Elle permettra ainsi de limiter l'impact économique de la mesure et de minimiser son coût de mise en œuvre.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	864 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes PRÉVILLE et CONWAY-MOURET et MM. TOURENNE, Patrice JOLY et DAUDIGNY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 40

Alinéas 6 à 11

Supprimer ces alinéas.

OBJET

L'article 40 du présent projet de loi prévoit une indemnité forfaitaire en cas de non-paiement du péage routier. L'amende de 7500 euros fixée pour chaque conducteur qui élude de manière habituelle le paiement de péage sur une période inférieure ou égale à douze mois de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur autoroute sans s'acquitter de l'intégralité du montant du péage est disproportionnée au regard des sommes à recouvrer.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	539 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BAZIN et HUSSON, Mme LAMURE, MM. BASCHER, MOUILLER, LONGUET,  
DAUBRESSE et SEGOUIN et Mmes de CIDRAC, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM,  
LAVARDE et EUSTACHE-BRINIO

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 40

I. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

tout conducteur

par les mots :

toute personne

II. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au sens et pour l'application du I, la personne qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celle visée à l'article L. 121-2 du code de la route et qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour ladite infraction.

**OBJET**

Cet amendement ambitionne d'aligner la terminologie des dispositions de l'article 40 relatives au délit d'habitude, avec l'article L. 121-2 du Code de la route qui prévoit les principes de la responsabilité pénale en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages. En effet, ce n'est pas nécessairement le conducteur qui est responsable péuniairement de l'infraction, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné par l'infraction. Il s'agit donc d'apporter une clarification indispensable afin que le délit d'habitude s'applique bien à tous les cas de figure.



Si l'article L. 121-1 du Code de la route prévoit que le conducteur du véhicule est responsable pénalement des infractions commises, l'article L. 121-2 du même code prévoit par dérogation à ce principe, la responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages.

Le même article prévoit par ailleurs la possibilité au titulaire du certificat d'immatriculation de fournir des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction, le cas échéant, le conducteur du véhicule.

Cet amendement a donc pour objet de permettre que la comptabilisation du nombre de contraventions pour la constitution du délit d'habitude respecte les principes particuliers de responsabilité pénale en matière de non-paiement du péage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	761 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mme GOY-CHAVENT, M. PACCAUD, Mme VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE, LAUGIER, HENNO, BOCKEL, LAUREY et DÉTRAIGNE et Mmes BILLON, SOLLOGOUB, de la PROVÔTÉ et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 40

I. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

tout conducteur

par les mots :

toute personne

II. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au sens et pour l'application du I, la personne qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celle mentionnée à l'article L. 121-2 du code de la route et qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour ladite infraction.

**OBJET**

Cet amendement a pour objet d'aligner la terminologie des dispositions de l'article 40 relatives au délit d'habitude, avec l'article L. 121-2 du Code de la route qui prévoit les principes de la responsabilité pénale en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages. En effet, ce n'est pas nécessairement le conducteur qui est responsable péuniairement de l'infraction, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné par l'infraction. Il s'agit donc d'apporter une clarification indispensable afin que le délit d'habitude s'applique bien à tous les cas de figure.

Si l'article L. 121-1 du Code de la route prévoit que c'est le conducteur du véhicule qui est responsable pénalement des infractions commises, l'article L. 121-2 du même code prévoit par dérogation à ce principe, la responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages.

Le même article prévoit par ailleurs la possibilité au titulaire du certificat d'immatriculation de fournir des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction, le cas échéant le conducteur du véhicule.

Cet amendement a donc pour objet de permettre que la comptabilisation du nombre de contraventions pour la constitution du délit d'habitude respecte les principes particuliers de responsabilité pénale en matière de non-paiement du péage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	723 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Favorable
<b>Retiré</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mmes BRUGUIÈRE et LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et MM. REVET et PONIATOWSKI

ARTICLE 40

Alinéa 15

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> Le dernier alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « 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 utilisé pour franchir le péage en cas de cession à titre gratuit ou à titre onéreux. »

OBJET

Le péage en flux libre est susceptible de générer une perte de recettes significatives affectant l'équilibre économique des contrats.

Cette disposition, similaire aux dispositions adoptées par les pays ayant mis en œuvre ce système de péage, vise à s'opposer à la cession des véhicules dont les transactions n'auraient pas été régularisées.

Elle permettra ainsi de limiter l'impact économique de la mesure et de minimiser son coût de mise en œuvre.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	540 rect. quater
----------------	------------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BAZIN et HUSSON, Mme LAMURE, MM. BASCHER, MOUILLER, LONGUET,  
DAUBRESSE et SEGOUIN et Mmes de CIDRAC, DEROMEDI, GARRIAUD-MAYLAM,  
LAVARDE et EUSTACHE-BRINIO

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 40

Alinéa 13

1<sup>o</sup> Remplacer le mot :

facturation

par les mots :

perception du montant du péage

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.

OBJET

Le dispositif des péages sans barrière physique représentent une évolution de l'expérience des usagers des autoroutes eu égard au mode d'acquittement du péage qu'il convient d'accompagner. L'article 40 du présent projet de loi prévoit la possibilité pour les usagers de s'acquitter du péage après leur passage (post-paiement), sans pour autant fixer ce délai de post-paiement.

Cet amendement a donc pour objet de permettre à l'exploitant de ne pas engager une procédure pénale dans le cas où l'utilisateur, ayant fait le choix du post-paiement, n'aurait toutefois pas respecté le délai de post-paiement prévu mais s'acquitterait du péage avant envoi par l'exploitant de l'avis de paiement. En effet, à l'heure actuelle, et à défaut de modification législative comme le propose cet amendement, l'exploitant se verrait dans l'obligation de poursuivre pénalement l'utilisateur dans une telle situation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	708 rect. bis
----------------	---------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

MM. CHAIZE, SAVARY et MAGRAS, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, MM. PRIOU, BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

ARTICLE 40

Alinéa 13

1° Remplacer le mot :

facturation

par les mots :

perception du montant du péage

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.

OBJET

Le II de l'article 40 du projet de loi d'orientation des mobilités introduit la notion d'indemnité forfaitaire minorée en cas de réalisation rapide de la transaction, après l'envoi de l'avis de paiement.

Les modifications rédactionnelles proposées ont pour objet de prendre en compte le délai de post-paiement offert aux usagers en cas de perception du péage en flux libre.

Cette rédaction permet notamment de conférer à l'exploitant la capacité d'éteindre les poursuites en cas de paiement par l'utilisateur de bonne foi ayant acquitté les sommes dues au-delà des délais prévus en cas de paiement après le trajet concerné.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	762 rect. ter
----------------	---------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. KERN, Mmes GOY-CHAVENT et VULLIEN, MM. BONNECARRÈRE, LAUGIER, HENNO, BOCKEL, LAUREY et DÉTRAIGNE et Mmes BILLON, SOLLOGOUB et Catherine FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 40

Alinéa 13

1<sup>o</sup> Remplacer le mot :

facturation

par les mots :

perception du montant du péage

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.

OBJET

Le péage sans barrière physique représente une évolution de l'expérience des usagers de l'autoroute s'agissant du mode d'acquittement du péage. Il s'agit d'usages nouveaux qu'il convient d'accompagner. L'article 40 du présent projet de loi prévoit la possibilité pour les usagers de s'acquitter du péage après leur passage (post-paiement), sans pour autant fixer ce délai de post-paiement.

Cet amendement a donc pour objet de permettre à l'exploitant de ne pas engager une procédure pénale dans le cas où l'utilisateur, ayant fait le choix du post-paiement, n'aurait toutefois pas respecté le délai de post-paiement prévu mais s'acquitterait du péage avant envoi par l'exploitant de l'avis de paiement. En effet, à l'heure actuelle, et à défaut de modification législative comme le propose cet amendement, l'exploitant se verrait dans l'obligation de poursuivre pénalement l'utilisateur dans une telle situation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	852 rect. sexies
----------------	------------------------

22 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. de LEGGE, CHARON, LEFÈVRE, PONIATOWSKI, SIDO, DUPLOMB et Bernard FOURNIER

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 40

Alinéa 13

1<sup>o</sup> Remplacer le mot :

facturation

par les mots :

perception du montant du péage

2<sup>o</sup> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.

OBJET

Le II de l'article 40 du projet de loi introduit la notion d'indemnité forfaitaire minorée en cas de réalisation rapide de la transaction, après l'envoi de l'avis de paiement. Les modifications rédactionnelles proposées ont pour objet de prendre en compte le délai de post-paiement offert aux usagers en cas de perception du péage en flux libre.

Cette rédaction permet notamment de conférer à l'exploitant la capacité d'éteindre les poursuites en cas de paiement par l'utilisateur de bonne foi ayant acquitté les sommes dues au-delà des délais prévus en cas de paiement après le trajet concerné.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	124 rect.
----------------	--------------

15 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 122-4-1 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 122-4-1-.... ainsi rédigé :

« Art. L. 122-4-1-.... - Après la promulgation de la loi n<sup>o</sup> du d'orientation des mobilités, le recours aux concessions pour les nouvelles infrastructures autoroutières est interdit. »

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent interdire le recours aux concessions autoroutières pour les nouvelles infrastructures. Ils souhaitent par la même garantir la maîtrise publique des infrastructures et éviter que se reproduise le scandale politique et financier de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroute qui organisé l'impuissance de l'État et sa soumission aux intérêts privés. Une telle mesure serait enfin une forme de réponse à la plateforme des gilets jaunes qui demandent le retour dans le giron public des infrastructures stratégiques.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	316 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CHAIZE, SAVARY, MAGRAS et DAUBRESSE, Mme DURANTON, MM. BIZET, PACCAUD et LE GLEUT, Mme BRUGUIÈRE, M. de NICOLAY, Mme LASSARADE, M. PRIOU, Mmes de CIDRAC et DEROMEDI, MM. BONHOMME, MILON, VOGEL et LAMÉNIE, Mme LANFRANCHI DORGAL et M. REVET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de la voirie routière est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Dans l'intitulé de la section 4 du chapitre II du titre II, les mots : « , fournitures et services » sont supprimés ;

2<sup>o</sup> Au premier alinéa des articles L. 122-12, L. 122-13 et L. 122-20, à la première phrase de l'article L. 122-16 et à la deuxième phrase du dernier alinéa de l'article L. 122-17, les mots : « , fournitures ou services » sont supprimés ;

3<sup>o</sup> À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 122-17 et au second alinéa de l'article L. 122-31, les mots : « , fournitures et services » sont supprimés.

II. – Le I du présent article s'applique aux marchés conclus après la promulgation de la présente loi.

**OBJET**

La Directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession a levé tout encadrement des marchés passés par les titulaires de contrats de concession dans le cadre de l'exécution de ces contrats. En France, la question de la concurrence sur le marché aval des travaux s'est posée en raison de l'appartenance de certaines sociétés d'autoroutes à des groupes de travaux publics. Le parlement a donc souhaité encadrer spécifiquement ces marchés mais le texte de loi n'a pas limité le domaine d'application de cet encadrement. Conformément à la Directive 2014/23/UE, le périmètre d'application de l'encadrement des marchés devrait spécifiquement être adapté à l'enjeu particulier l'ayant motivé, les autres contrats passés par les sociétés d'autoroutes ne présentant aucune

particularité par rapport à ceux passés par d'autres délégataires, la situation actuelle est donc constitutive d'une rupture d'égalité devant la loi.

Dans le cas concret des sociétés d'autoroutes, lors de l'analyse de leurs achats et des secteurs où interviennent les entreprises qui leur sont liées, le constat évident est que le seul type d'achats qui puisse éventuellement poser problème est celui des achats de travaux à des entreprises liées. D'une part, les sociétés d'autoroutes ne sont pas des acheteurs importants de fournitures et services, et certainement pas au point de peser sur les marchés (au sens économique du terme) sur lesquelles elles achètent des fournitures et services. Les entreprises qui leur sont liées ne sont d'ailleurs pas présentes sur ces marchés et n'y disposent à coup sûr pas de position importante. Il convient donc d'exclure de tout encadrement spécifique les achats de fournitures et services des sociétés d'autoroutes.

L'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) s'est d'ailleurs interrogée sur l'opportunité d'encadrer les achats des sociétés d'autoroutes en matière de fournitures et services, justement dans le cadre de ses réflexions sur la notion de « marchés passés pour les besoins de la concession ». Elle écrit en effet, à propos de cette notion dans son « Rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes - Exercice 2016 » : « Pour autant, les enjeux concurrentiels portent essentiellement sur les prestations de travaux, secteurs sur lesquels des entreprises liées sont susceptibles de candidater, et de manière beaucoup plus marginale sur les prestations de fournitures. » Recentrer l'activité de l'ARAFER sur les marchés de travaux permettrait d'affecter les moyens alloués à l'Autorité aux seuls contrats pour lesquels le législateur a souhaité mettre en œuvre un contrôle particulier.

La mission d'information commune de l'Assemblée Nationale sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron » a également recommandé, dans sa proposition n°8, de « restreindre le champ des marchés pour lesquels la procédure de passation des marchés s'applique, afin d'exclure ceux ne présentant pas de risques de conflits d'intérêts. » Cet amendement permet l'atteinte de cet objectif.

Enfin, la suppression de l'encadrement des achats de fournitures et de services par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), notamment s'agissant des marchés d'études et de maîtrise d'œuvre, permettrait de gagner un temps précieux sur le planning de réalisation des opérations d'investissements, déjà fortement contraint par un grand nombre de procédures administratives préalable, et, ainsi, d'accélérer la mise en service d'aménagements ou d'ouvrages nécessaires aux usagers de l'autoroute.

Pour atteindre l'objectif d'une meilleure régulation, la proposition comporte des modifications des articles L122-12, L122-13, L122-16, L122-17, et L122-20 de la section 4 du code la voirie routière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	337 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HUSSON, Mme DEROMEDI, MM. de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER, LEFÈVRE et VOGEL, Mme LAVARDE, M. MAYET, Mme DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE, REGNARD et GREMILLET, Mme RENAUD-GARABEDIAN et M. RAPIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le sixième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs, au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. La mise en place de cette tarification réduite ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation.

« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les carburants alternatifs au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. Le renforcement ou le déploiement des stations d'avitaillement ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation »

**OBJET**

L'article 38 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit une différenciation des abonnements proposés par les concessionnaires d'autoroutes pour favoriser les véhicules à très faibles émissions, c'est-à-dire les véhicules émettant entre

0 et 20 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

La loi de 2015 semble toutefois trop restrictive pour deux raisons :

Tout d'abord, les ayants droits sont trop peu nombreux. En l'état, seuls les véhicules à très faibles émissions selon une comptabilisation dite « du réservoir à la roue » sont concernés. C'est un premier signe positif, mais il semble stratégique d'ouvrir la disposition aux véhicules à carburants alternatifs au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 :

- l'électricité ;
- l'hydrogène ;
- les biocarburants au sens de l'article L. 661-1 du code de l'énergie ;
- les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques ;
- le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé [GNC]) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié [GNL]) ;
- le gaz de pétrole liquéfié (GPL)

En outre, cette disposition reste non obligatoire pour le concessionnaire d'autoroutes. À ce jour, aucun concessionnaire ne propose de tarifs préférentiels pour véhicules écologiques. Il convient donc de remplacer la simple possibilité de différenciation des abonnements, par une obligation de tarification réduite en faveur des véhicules à carburants alternatifs.

Par ailleurs, cet amendement prévoit une obligation pour les concessionnaires de mettre en place une stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les carburants alternatifs. En effet, la présence de réseaux d'énergies alternatives cohérents, sur ce territoire concédé, est un élément clé de l'essor des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs.

Cet amendement aurait l'avantage de rendre obligatoire l'introduction d'un mécanisme de tarification vertueux et de déploiement de stations d'avitaillement, tout en respectant l'équilibre des contrats de concessions existants, puisqu'il ne s'imposerait qu'en cas de renouvellement ou de modification d'une convention de délégation, c'est-à-dire dans le cas où une société d'autoroutes et l'État se mettent d'accord pour modifier les termes du contrat.

Tel est l'objet de cet amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	223 rect. bis
----------------	---------------------

18 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. TEMAL et ANTISTE, Mmes ARTIGALAS, BLONDIN et CONCONNE, M. DAUDIGNY,  
Mme GHALI, M. IACOVELLI, Mme JASMIN, M. Patrice JOLY, Mmes Gisèle JOURDA et LEPAGE et  
MM. LUREL, MANABLE, TISSOT, TOURENNE et MARIE

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre XV du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par un article 302 bis.... ainsi rédigé :

« Art. 302 bis.... – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, une taxe additionnelle due par les concessionnaires d'autoroutes correspondant à 2 % du montant des dividendes versés sur une année.

« L'affectation du produit de cette taxe est définie par la loi de finances. »

**OBJET**

Le chiffre d'affaire annuel des sociétés d'autoroutes françaises dépasse les 8 milliards d'euros, en augmentation de 42,3 % entre 2009 et 2016 d'après le commissariat général au développement durable en mars 2016.

Ce chiffre d'affaire va de pair avec des bénéfiques records pour lesdites sociétés. Ainsi, ce sont 4,7 milliards d'euros de dividendes qui ont été versés pour l'année 2016, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

En 2017, selon les chiffres de l'ARAFER, l'ensemble des sociétés autoroutières a dégagé un Ebitda (excédent brut d'exploitation : EBE) de 7,3 milliards d'euros pour 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit une marge brute de 73 %.

Dans le même temps, alors que le Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, en charge du tourisme, se montre ambitieux quant aux objectifs à atteindre à l'horizon 2020 (100 millions de visiteurs étrangers en France, contre 90 millions en 2018, pour 60 milliards d'euros de recettes), l'objectif de réduction de 10 % sur quatre ans de la masse

salariale du Ministère a été entériné et l'organisme en charge de la promotion de la France à l'étranger Atout France doit faire face à une réduction de 30 % de sa masse salariale.

Le présent amendement vise donc à créer une taxe de 2 % sur les dividendes versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ayant pour finalité d'être affecté au financement du tourisme dans notre pays. La création de cette taxe au 1<sup>er</sup> janvier 2020 permettra de définir son affectation à l'occasion du vote de la prochaine loi de finance.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	315
----------------	-----

13 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GRAND

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du troisième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi rédigée : « Il peut être procédé à un allongement de la durée de la délégation lorsque leur financement ne peut être couvert par l'augmentation raisonnable des tarifs de péage, l'allongement de cette durée ainsi que l'augmentation des tarifs devant être strictement limités à ce qui est nécessaire. »

**OBJET**

Si l'usage des autoroutes est en principe gratuit, il peut être institué par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure.

En cas de délégation des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.

Des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la délégation peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal.

Il existe aujourd'hui en France certains projets routiers bloqués en l'absence de possibilité de financement. Il s'agit notamment de projet de connexion aux autoroutes qui pourraient être utilement adossé à la concession de l'autoroute.

On peut citer le projet de liaison de l'A750 et de l'A709 qui constitue le contournement ouest de Montpellier (COM).



---

Depuis la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire.

Il est donc proposé de revenir à la rédaction antérieure de la loi afin de réintroduire la possibilité de financer certains projets par un allongement de la durée de la concession.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	572 rect. ter
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. GRAND, Mme PRIMAS et M. GREMILLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 40

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au b du 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 5215-20, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

2<sup>o</sup> Au début du 11<sup>o</sup> du I de l'article L. 5215-20-1, les mots : « Voirie et » sont remplacés par les mots : « Voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

3<sup>o</sup> Au b du 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 5217-2, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa signalisation » ;

4<sup>o</sup> Au 1<sup>o</sup> du I de l'article L. 5218-2, les mots : « voirie » et « » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa ».

**OBJET**

Les réformes territoriales successives ont conduit à la création d'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) toujours plus gros et aux compétences de plus en plus importantes.

Le transfert obligatoire de la compétence voirie aux communautés urbaines et aux métropoles pose un grand nombre de difficultés.

En effet, les maires ont été dépossédés de cette compétence essentielle de proximité qui nécessite pourtant une grande réactivité et qui constitue un facteur majeur de la mobilité au quotidien.

La gestion des voiries par l'EPCI entraîne également une augmentation des coûts de travaux qui sont financés par les communes dans le cadre du versement des attributions de compensation.

Il est donc proposé d'établir une hiérarchisation des voiries en distinguant les voiries d'intérêt communautaire à la charge directe de l'EPCI et les voiries d'intérêt communal (secteurs résidentiels, lotissement) revenant la charge de la commune.

Il s'agit d'une proposition adoptée par le Sénat à l'initiative de la Présidente Sophie PRIMAS lors de l'examen de la proposition de loi relative à l'équilibre territorial et à la vitalité de la démocratie locale (article 21 sexies).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	91 rect.
----------------	-------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

M. VASPART, Mmes LAMURE et MORHET-RICHAUD, M. LEFÈVRE, Mme GRUNY, MM. GREMILLET, PRIOU, SAVARY, DARNAUD et DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI, DI FOLCO et BRUGUIÈRE, MM. Daniel LAURENT, MOGA, RAPIN et SCHMITZ, Mme VULLIEN, M. BASCHER, Mmes BILLON et CANAYER, MM. CUYPERS et COURTIAL, Mme DURANTON, M. GENEST, Mme IMBERT et MM. LAMÉNIÉ, LE NAY et Henri LEROY

ARTICLE 42

I. – Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 4° Le régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacations dans les entreprises de transport routier tel qu'il résulte d'un accord collectif de branche. »

II. – Alinéa 6

Remplacer cet alinéa par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3311-2. – Lorsqu'ils ne sont pas directement pris en charge par l'employeur, les modalités de remboursement des frais de déplacement des ouvriers des entreprises de transport routier, constituent un usage professionnel, et les montants d'indemnisation sont réputés utilisés conformément à leur objet.

« Est notamment concerné par cet usage le versement des frais de repas du midi et du soir lié au service, correspondant à une contrainte opérationnelle pesant sur le salarié de prendre son repas au restaurant.

« Il est spécifié que l'usage prévu au premier alinéa est également applicable aux situations dans lesquelles les personnels concernés sont affectés à une opération professionnelle hors de leur lieu de travail, alors même que cette opération se déroulerait à proximité du siège de l'entreprise ou du domicile du salarié ou que la pause repas serait réduite ou interrompue pour une raison impérative à l'activité spécifique du secteur.

« Les modalités de remboursement et montants d'indemnisation mentionnés au premier alinéa sont fixés par arrêté pris consécutivement à un accord collectif de branche ou, à défaut, par décret.

« Le présent article s'applique dans le respect du Protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers du 30 avril 1974. »

### **OBJET**

Il s'agit de transposer le protocole d'accord du 4 octobre 2017. Par cet accord, les partenaires sociaux de la branche des Transports Routiers et Activités Auxiliaires des Transports, le Ministère du Travail et le Ministère des Transport ont souhaité sécuriser le régime social et fiscal du protocole relatif aux frais de déplacement du 30 avril 1974, spécifique à la branche.

Le présent amendement permet de répondre à cette attente forte de la profession.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	199
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 43

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement, en cohérence avec leur position lors de l'examen du projet de loi relatif à la réforme ferroviaire, ne souhaitent pas que soit étendue l'habilitation à légiférer par ordonnances à un domaine concernant strictement la démocratie sociale c'est à dire la définition d'une convention collective.

Ils estiment en effet que cette habilitation ouvre la voie, plus ou moins ouvertement, à un recours abusif aux ordonnances en matière sociale. Il s'agit en effet sous couvert « *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 dans un délai déterminé* » de créer les conditions juridiques permettant d'imposer aux salariés une nouvelle convention collective, ou pour le moins, de pouvoir brandir cette menace.

Les auteurs de cet amendement étant extrêmement attachés à la défense des droits des cheminots ne souhaitent pas qu'une simple ordonnance puisse porter atteinte à des droits collectifs acquis.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	602 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 43

Après l'article 43

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2121-20 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article s'applique lorsque les contrats transférés au nouvel attributaire sont ultérieurement transférés vers une filiale ou une entreprise sous-traitante de celui-ci pendant la durée du contrat de service public. » ;

2° Au quatrième alinéa les mots : « Le présent article » sont remplacés par le mot : « Il ».

**OBJET**

L'amendement vise à sécuriser la continuité des droits des salariés transférés à un nouvel attributaire d'un contrat de service public en cas de sous-traitance mise en place pour la réalisation de l'activité transférée et de transfert ultérieur des contrats de travail vers ce ou ces sous-traitants (que ceux-ci soient des entreprises filiales ou des entreprises tierces).

Il s'agit de garantir l'application pleine et entière des garanties données par la loi aux salariés transférés en prévenant des montages susceptibles de contourner les dispositions prévues.

Le non-traitement de cette question a constitué un point de blocage dans le cadre de la négociation de l'accord de branche sur les transferts de personnel prévu à l'article L.2121-23 du code des transports.

A l'inverse, le fait de conforter les garanties des salariés est propice à instaurer un climat de confiance et à éviter les réticences voire les blocages lors des transferts d'activité et des contrats de travail nécessaires à leur réalisation. C'est donc une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	601 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 43

Après l'article 43

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2121-23 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un accord de branche étendu ou à défaut un accord du groupe public ferroviaire unifié précise les conditions dans lesquelles les articles L. 1222-12 et suivants du code du travail relatifs à la mobilité volontaire sécurisée s'appliquent à l'appel prioritaire au volontariat des salariés prévu au présent article. »

**OBJET**

Cet amendement vise à faire compléter par des dispositions conventionnelles le dispositif mis en place pour favoriser la priorité à la mobilité volontaire des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs (TER notamment).

Une négociation collective expressément prévue par la loi permettra de fixer les conditions dans lesquelles ce dispositif, prévu par le code du travail pour faciliter et inciter les salariés à des parcours professionnels inter-entreprises, pourra s'appliquer dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public.

Une telle disposition doit permettre de favoriser la confiance des salariés et par conséquent leur engagement dans le dispositif de volontariat qui leur a été ouvert par la loi du 27 juin 2018.

Il s'agit donc de consolider le dispositif de transfert des salariés que le délai de six mois laissé à la négociation collective sur ce sujet n'a pas permis de traiter. L'attractivité du volontariat s'en trouvera renforcée.

La réussite du volontariat dans le cadre des changements d'attributaire est un facteur facilitateur de l'engagement des salariés dans ces évolutions, et par là même le moyen d'éviter des blocages. C'est donc une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	63 rect.
----------------	-------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

M. KAROUTCHI, Mme Laure DARCOS, MM. CHARON, DAUBRESSE et de NICOLAY, Mme DEROMEDI, MM. LAMÉNIE et LEFÈVRE, Mmes Marie MERCIER et MICOULEAU, MM. MORISSET et PANUNZI, Mme PROCACCIA, MM. REGNARD, SIDO, VOGEL, ALLIZARD, BABARY et BIZET, Mmes BOULAY-ESPÉRONNIER et BRUGUIÈRE, MM. BUFFET et CALVET, Mmes CANAYER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CHAIZE, COURTIAL, CUYPERS, DANESI et DARNAUD, Mme de CIDRAC, M. de LEGGE, Mmes DUMAS, DURANTON et GARRIAUD-MAYLAM, M. GINESTA, Mme GIUDICELLI, MM. GREMILLET et HUGONET, Mme IMBERT, M. KENNEL, Mmes LASSARADE et LAVARDE, MM. PEMEZEC et PONIATOWSKI, Mme PRIMAS, MM. REVET et SAVARY et Mme THOMAS

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 44

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au début de la section 2 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie, est ajoutée une sous-section intitulée : « L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, hors heures de pointe » et comprenant les articles L. 1222-2 à L. 1222-7 ;

2° La même section 2 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section...

« L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, en heures de pointe

« Art. L. 1222-7-1. – Par dérogation aux articles L. 1222-2 à L. 1222-7, un service normal sur l'ensemble du réseau est garanti, entre 7 h 00 et 9 h 00 et entre 17 h 00 et 19 h 00, pour permettre la liberté d'aller et venir, la liberté d'accès aux services publics, la liberté du travail, la liberté du commerce et de l'industrie et l'organisation des transports scolaires.

« Ce service garanti correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il garantit également l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. » ;

3° Après l'article L. 1222-11, il est inséré un article L. 1222-11-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1222-11-... – En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du service garanti prévu à l'article L. 1222-7-1, l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transports, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports.

« L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transports les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers. »

### **OBJET**

Le code des transports contient un chapitre consacré à « La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic ». Ce chapitre concerne les « services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial. » (article L. 1222-1 du code des transports).

Ces dispositions, introduites dans le code des transports par la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, permet à l'autorité organisatrice d'imposer un niveau minimal de service (article L. 1222-3) pris en compte dans le cadre d'un plan de transport (article L. 1222-4) et donnent le droit aux usagers d'être remboursés de leur titres dès lors que la continuité du transport n'a pu être assurée.

Ainsi, en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article L. 1222-4 du code des transports, l'autorité organisatrice impose au transporteur, quand celui-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports. L'autorité organisatrice détermine par convention avec le transporteur les modalités pratiques de ce remboursement. (article L. 1222-11)

Par ailleurs, l'usager qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport, a droit à la prolongation de la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du titre de transport non utilisé ou de l'abonnement.

L'acte de remboursement est effectué par l'autorité ou l'entreprise qui lui a délivré l'abonnement ou le titre de transport. Lorsque des pénalités pour non-réalisation du plan de transport adapté sont par ailleurs prévues, l'autorité organisatrice peut décider de les affecter au financement du remboursement des usagers. (article L. 1222-12).

Toutefois ces dispositions n'assurent pas obligatoirement un service garanti à 100%, notamment aux heures de pointe. C'est pourquoi, cet amendement, qui concilie le droit de

---

grève avec, par ailleurs, le droit de chacun à se déplacer, notamment pour se rendre sur son lieu de travail, impose un service normal garanti aux heures de pointe.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	910 rect.
----------------	--------------

16 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. JACQUIN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 44

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1222-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les conventions relatives à l'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional et d'intérêt national contiennent des dispositions relatives à la possibilité de suspension des abonnements en cas de perturbation et à la mise en place, en cas de grèves, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève. »

**OBJET**

L'auteur de l'amendement estime que les conventions TER doivent obligatoirement contenir une mention prévoyant le dédommagement des abonnés des lignes lorsque celles-ci sont perturbées, notamment du fait de grèves, et a minima la suspension des abonnements en cas de perturbations.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	673 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 44

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la première phrase du second alinéa de l'article L. 2102-5 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ce compte-rendu prend la forme d'un chapitre spécifique où sont mesurés et analysés les écarts par rapport aux objectifs annuels de trajectoire économique et financière fixés par ledit contrat. »

**OBJET**

Le projet de loi d'orientation des mobilités intègre une dimension programmatique dans laquelle le ferroviaire a une large part. Dans un objectif de transparence tant pour les citoyens et les élus que pour les autorités organisatrices des mobilités, cet amendement vise à préciser les modalités de suivi du contrat de performance de la SNCF.

Il s'agit ainsi d'aller plus loin que l'obligation de « rendre compte de la mise en œuvre », en précisant que ce compte-rendu doit intégrer un chapitre à part dans lequel les écarts constatés avec les objectifs économiques et financiers annuels sont mesurés et analysés.

Ce rapport d'activité rendu public se doit ainsi d'intégrer les écarts constatés sur des enjeux majeurs de la politique ferroviaire tels que la trajectoire de désendettement, la programmation et la réalisation des différents types d'investissements (renouvellement du réseau, modernisation et mise en conformité...), l'atteinte des résultats économiques attendus, l'amélioration de la qualité de service, etc.

L'amélioration de la transparence économique dans le suivi de l'exécution des contrats de performance permettra de vivifier le débat public sur le développement du système ferroviaire et de prévenir les dérives.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	558 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Philippe DOMINATI, Mmes BOULAY-ESPÉRONNIER et CHAIN-LARCHÉ, MM. CUYPERS et DAUBRESSE, Mmes DEROMEDI et GARRIAUD-MAYLAM, MM. GREMILLET, LAMÉNIE, Henri LEROY et MAGRAS, Mme MICOULEAU et M. PANUNZI

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 44

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le V de l'article 231 ter du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Les terminaux ferroviaires urbains qui servent à l'acheminement de marchandises par voie ferrée. Cette exonération s'applique aux surfaces utilisées en tant que terminaux ferroviaires urbains construits sous la forme de bâtiments fermés et couverts dans lesquels les convois ferroviaires entrent intégralement afin d'y être déchargés et aux surfaces de stationnement qui y sont annexées. Cette exonération s'applique auxdites surfaces pour lesquelles la construction est achevée entre le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le 31 décembre 2031. »

II. – Au 8<sup>o</sup> de l'article L. 520-6 du code de l'urbanisme, la référence : « au 1<sup>o</sup> » est remplacée par les références : « aux 1<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> ».

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

**OBJET**

Nous constatons dans la plupart des métropoles une double tendance : d'une part, une augmentation du nombre de flux de marchandises à destination de la zone dense, et d'autre part une demande de réduction de la circulation de camions poids-lourds pour des raisons de qualité de vie et de santé publique.

Pour résoudre la contradiction entre ces deux tendances, le fret ferroviaire doit prendre toute sa part, notamment pour la prise en charge des flux les plus pondéreux.

Toutefois, l'un des freins à l'émergence du fret ferroviaire comme une solution pérenne pour acheminer les marchandises en zone urbaine réside dans la difficulté à trouver un équilibre économique pour l'investissement dans les terminaux ferroviaires urbains qui constituent le point d'arrivée des marchandises, avant livraison du ou des derniers kilomètres.

Cet équilibre économique est d'autant plus difficile à trouver que l'acceptabilité par le citoyen de l'implantation d'un terminal ferroviaire urbain suppose une insertion urbaine particulièrement réussie, ce qui empêche de le réaliser à ciel ouvert.

Or, en Ile-de-France, un terminal ferroviaire urbain en milieu fermé est susceptible d'être soumis à la Taxe pour la création de bureaux et commerces en Île-de-France (TCB-IDF) ainsi qu'à la Taxe Annuelle sur les Bureaux en Ile-de-France (TABIF), ce qui accroît encore les charges pesant déjà sur un investissement particulièrement lourd.

Pour accélérer la mutation écologique du secteur du transport des marchandises, les auteurs de cet amendement proposent d'exonérer de TCB-IDF et de TABIF les terminaux ferroviaires urbains.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	198
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 44 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement s'opposent à l'allongement du délai de la déclaration individuelle de grève. Ils estiment qu'une telle mesure caractérise une grave provocation faite aux agents des transports publics, sans aucune concertation. Elle correspond, en outre, à une atteinte démesurée au droit de grève, constitutionnellement reconnu.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	620 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. HOULLEGATTE, Mme Martine FILLEUL, MM. BÉRIT-DÉBAT, DAGBERT, JACQUIN et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 44 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Ce nouvel article issu de l'adoption en commission d'un amendement de M. Karoutchi vise à allonger de 48 heures à soixante-douze heures le délai de préavis de grève dans les transports publics. Les auteurs de l'amendement s'opposent à cette disposition qui constitue, selon eux, une atteinte au droit de grève. Raison pour laquelle, ils souhaitent supprimer cet article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	943
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 44 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet amendement a pour objet de rétablir la rédaction de l'article L. 1324-7 du code des transports qui prévoit qu'un délai de prévenance de 48 h s'impose aux salariés ayant l'intention de faire grève dans les entreprises exploitant un service public de transport terrestre. La commission a choisi de porter ce délai à 72 h afin qu'il soit plus facile pour l'employeur d'organiser la continuité du service. Dans la mesure où il n'est pas démontré qu'une telle modification puisse avoir un impact significatif et opérationnel sur les conséquences d'un mouvement de grève et qu'elle n'est pas précédée de surcroît par une concertation avec les partenaires sociaux, un retour au texte originel issu des réformes de 2007 et de 2012 est proposé.

Pour autant, le Gouvernement comprend la préoccupation des auteurs de l'amendement adopté en commission sur l'exercice du droit de grève. Il pourrait dès lors examiner avec intérêt toute initiative parlementaire visant à éviter certaines pratiques abusives si les propositions présentées étaient précédées d'une concertation avec les partenaires sociaux et garantissaient le respect des principes constitutionnels liés à l'exercice du droit de grève.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	200
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 46

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article inséré par une lettre rectificative du 20 février dernier permet d'accorder des dispenses aux règles applicables en matière de gestion des installations de service pour le fret et l'exploitation des services ferroviaires urbains et suburbains.

Les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article de dernière minute qui n'a fait l'objet d'aucune concertation et qui n'a aucun lien avec les dispositions actuelles de la LOM en reprenant des débats liées à la réforme ferroviaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	210 rect. bis
----------------	---------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. GREMILLET et GRAND, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET et MAGRAS, Mme BERTHET,  
MM. SIDO et LAMÉNIE, Mme BRUGUIÈRE, MM. SAVARY, REGNARD, RAISON, LONGUET et  
PIERRE et Mme GARRIAUD-MAYLAM

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 46

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;

b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

**OBJET**

Cet amendement entend préciser l'article 46 qui vise à exclure certaines portions du réseau ferré national - les lignes exclusivement utilisées pour des services urbains ou suburbains et les lignes de fret locales utilisées par une seule entreprise ferroviaire - du champ d'application des règles de gestion des installations de service, conformément à une dérogation instruite par la directive européenne 2012/34/UE.

Cette disposition permettra d'alléger les contraintes reposant sur les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), qui sont des entreprises ferroviaires locales, souvent des PME, assurant des services de fret de proximité et permettant ainsi l'acheminement des

marchandises sur les premiers ou derniers kilomètres. Elle permettra également à ces OFP de continuer d'assurer la gestion de lignes ferroviaires capillaires par délégation de SNCF Réseau et de participer ainsi, au maintien d'une desserte fine des territoires.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	251 rect. ter
----------------	---------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes BORIES et LOPEZ, MM. CUYPERS, DARNAUD et PANUNZI, Mmes ESTROSI SASSONE, Anne-Marie BERTRAND et Marie MERCIER, MM. PACCAUD et RAPIN et Mme RENAUD-GARABEDIAN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 46

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;

b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

**OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette

mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales
- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté est relatif à cette exclusion de certaines catégories de lignes, notamment aux lignes strictement locales, aux dispositions habituellement applicables en matière de régulation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	448 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MENONVILLE, VALL, DANTEC et ARTANO, Mme LABORDE, M. GOLD, Mme JOUVE,  
MM. Alain BERTRAND, CORBISEZ, LABBÉ et CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY,  
GUÉRINI, REQUIER et ROUX

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 46

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;

b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

OBJET

Cet amendement vise à ne pas avoir à appliquer à certaines catégories de lignes, notamment aux lignes strictement locales, les dispositions applicables en matière de régulation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	867 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. RAYNAL, Mmes Gisèle JOURDA et ARTIGALAS et MM. COURTEAU,  
DURAN, SUTOUR, CABANEL, MONTAUGÉ et CARCENAC

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 46

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;

b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

**OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette

mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales
- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté est relatif à cette exclusion de certaines catégories de lignes, notamment aux lignes strictement locales, aux dispositions habituellement applicables en matière de régulation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1001 rect. bis
----------------	----------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. HUSSON, de NICOLAY, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON, MM. LE GLEUT et Bernard FOURNIER et Mme CHAUVIN

ARTICLE 46

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;

b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

**OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette

mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales
- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté est relatif à cette exclusion de certaines catégories de lignes, notamment aux lignes strictement locales, aux dispositions habituellement applicables en matière de régulation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	211 rect. bis
----------------	---------------------

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. GREMILLET et GRAND, Mmes DEROMEDI et RAMOND, MM. MORISSET et MAGRAS, Mme BERTHET, MM. SIDO et LAMÉNIÉ, Mme BRUGUIÈRE, MM. SAVARY, PIEDNOIR, REGNARD, RAISON, POINTÉREAU, LONGUET et PIERRE, Mme LAMURE, MM. PONIATOWSKI et DUPLOMB et Mme GARRIAUD-MAYLAM

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1<sup>o</sup> à 4<sup>o</sup> de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1<sup>o</sup> de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de



la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

Le présent amendement vise à permettre le transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	310 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

Mmes BORIES et LOPEZ, MM. DARNAUD et PANUNZI, Mmes ESTROSI SASSONE, Anne-Marie BERTRAND et Marie MERCIER et MM. PACCAUD et RAPIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2° Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales
- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté met en place cette « palette de solution », en dehors du transfert de propriété, permettant à chaque région d'évoluer à son rythme dans une logique de droit à la différenciation des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	449 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. MENONVILLE, DANTEC, ARTANO et ROUX, Mmes Maryse CARRÈRE et LABORDE,  
M. GOLD, Mme JOUVE, MM. Alain BERTRAND et CORBISEZ, Mme GUILLOTIN, MM. LABBÉ et  
CASTELLI, Mme COSTES et MM. GABOUTY, GUÉRINI, REQUIER et VALL

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1<sup>o</sup> à 4<sup>o</sup> de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1<sup>o</sup> de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

Cet article a pour objet de permettre la gestion de certaines lignes du réseau ferré national par des collectivités locales, en particulier des régions, qui en feraient la demande.





## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	868 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, M. RAYNAL, Mmes Gisèle JOURDA et ARTIGALAS et MM. COURTEAU,  
DURAN, SUTOUR, CABANEL, MONTAUGÉ et CARCENAC

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2° Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales
- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté a pour objet de permettre le transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales, en particulier des régions, qui en feraient la demande.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	944
----------------	-----

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1<sup>o</sup> à 4<sup>o</sup> de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2<sup>o</sup> Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1<sup>o</sup> de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

Cet article permet le transfert de gestion de certaines lignes du réseau ferré national à des collectivités locales, en particulier des régions, qui en feraient la demande. Les collectivités pourront alors désigner le gestionnaire d'infrastructure en charge des lignes concernées.

Il introduit également la possibilité, pour certaines collectivités territoriales finançant majoritairement des investissements de développement ou de renouvellement de lignes locales ou régionales, de se voir transférer les missions relatives au développement, au renouvellement ou à l'entretien de ces lignes.

Il vise par ailleurs à autoriser SNCF Réseau, d'une part, à déléguer certaines de ses missions de gestionnaire d'infrastructure sur des lignes locales ou régionales, dans les conditions applicables à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures, et d'autre part, à mettre en place des marchés de partenariats relatifs à la réalisation de missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes locales ou régionales.

Enfin, il prévoit l'instauration d'une compensation, à la charge ou au profit de SNCF Réseau, des impacts économiques pour ce gestionnaire d'infrastructure liés au transfert de propriété ou de gestion d'une ligne ferroviaire, ou au transfert de certaines missions de gestion de l'infrastructure, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales.



## PROJET DE LOI

ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	1002 rect. bis
----	----------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 369, 368)

20 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. HUSSON, de NICOLAY, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER et VOGEL, Mmes LAVARDE et DURANTON, MM. LE GLEUT et Bernard FOURNIER et Mme CHAUVIN

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2° Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

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

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :



« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2<sup>o</sup> du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministère chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

### **OBJET**

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges intervenus entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé une mission au préfet Philizot sur l'avenir des « petites lignes », mission qui devrait rendre ses conclusions en avril ou mai, et qui devrait faire des propositions d'évolution quant à leur gouvernance. Les conclusions de cette mission pourraient être prises en compte lors de l'examen à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait tout à fait évoluer.

Les amendements proposent la mise en place d'une « palette de solutions » pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes (lignes physiquement séparées du réseau, lignes en antenne, lignes maillantes) et du choix politique de chaque territoire. Le ministère des Transports aura à se prononcer dans les options qui entraînent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

La mise en place de cette palette de solutions se décline en trois amendements :

- Mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété
- Solution complémentaire : transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales

- Exclusion du champ de la régulation de l'ARAFER les lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé (métro, tramway) sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et exploitant de service.

L'amendement ici présenté met en place cette « palette de solution », en dehors du transfert de propriété, permettant à chaque région d'évoluer à son rythme dans une logique de droit à la différenciation des territoires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	228 rect. bis
----------------	---------------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

M. MOUILLER, Mmes PUISSAT, DEROMEDI et THOMAS, M. SOL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. SAVARY et LE NAY, Mmes VULLIEN, MORHET-RICHAUD, LASSARADE et Laure DARCOS, MM. Alain MARC et Bernard FOURNIER, Mmes DI FOLCO, BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. Daniel LAURENT, BOULOUX, SCHMITZ, CUYPERS et VASPART, Mme CANAYER, MM. de LEGGE et HUGONET, Mmes DUMAS et MICOULEAU, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DURANTON, M. LONGEOT, Mme GUIDEZ, MM. DAUBRESSE et CHARON, Mme BILLON, MM. DARNAUD et DUFAUT, Mme GARRIAUD-MAYLAM, MM. DECOOL et MORISSET, Mme MALET, MM. LE GLEUT, NOUGEIN, BONNE, SEGOUIN et LAMÉNIE, Mme DESEYNE, M. Loïc HERVÉ, Mmes LHERBIER et RAIMOND-PAVERO, MM. BABARY, SIDO, POINTEREAU et PONIATOWSKI, Mmes NOËL, IMBERT, LAMURE et KELLER et MM. MALHURET et GREMILLET

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 46

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa du c du 5<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n<sup>o</sup> 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est supprimé.

**OBJET**

L'objet du présent amendement est de rétablir la mission accessibilité de la SNCF au sein de l'EPIC de tête.

Parmi les missions transversales devant être rattachées à SNCF Réseau figure la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire.

Cette mission est actuellement dévolue à l'EPIC de tête SNCF (depuis la loi de 2014). Il semble nécessaire de maintenir demain cette coordination au niveau de la holding de tête, c'est-à-dire au niveau de la future société nationale SNCF, plutôt que de la transférer à SNCF Réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau est en effet responsable de la mise en accessibilité des quais. Demain, quand la gestion des gares de voyageurs aura été confiée à une filiale de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure sera également responsable

de la mise en accessibilité des gares de voyageurs, au bénéfice de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Toutefois, les enjeux financiers considérables de mise en accessibilité des infrastructures rendent encore plus nécessaires de concevoir, en parallèle, des services susceptibles de pallier le manque d'accessibilité de certaines parties du réseau (haltes notamment).

En effet, l'accessibilité du transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite va bien au-delà de la simple mise en accessibilité des quais et des gares. Il faut également que les matériels roulants soient accessibles, que le personnel au contact du public soit formé, qu'il existe un service d'assistance à embarquer et enfin que l'information aux voyageurs soit efficiente et adaptée aux besoins spécifiques des voyageurs concernés.

Or, un gestionnaire d'infrastructure n'a pas pour mission la relation avec le client final, il n'est pas responsable du matériel roulant qui circule sur son réseau. Il n'a pas non plus la responsabilité de proposer des services d'accompagnement au voyage.

Si le souhait de clarifier les missions relevant des opérateurs et du gestionnaire d'infrastructure sont parfaitement recevables dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, il n'en demeure pas moins que l'expérience acquise depuis la loi handicap de 2005 prouve la nécessité, plus que jamais, de coordonner l'ensemble des acteurs afin d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap. Cela s'inscrit d'ailleurs dans le sens des réflexions menées par la ministre des Transports dans le cadre des assises de la mobilité, indiquant qu'il fallait désormais aborder la mobilité non plus par les infrastructures mais par les services.

La perspective de l'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à dégrader l'offre de mobilité proposée à ces publics sensibles. Il est donc nécessaire de maintenir au niveau de la société nationale SNCF la coordination des acteurs du groupe pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national au bénéfice des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Cela sans préjudice des programmes de travaux d'accessibilité que SNCF Réseau mènera pour le compte de toutes les entreprises ferroviaires dans les gares de voyageurs et sur les quais et des dispositions que seront libres de prendre les autres opérateurs de transport.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	201
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 48

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article inséré par une lettre rectificative du 20 février dernier vise à faire usage de toutes les possibilités d'exonérer certaines entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence pour exercer une activité de transport. Sont ainsi introduites trois nouvelles exonérations pour l'exploitation des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes, des services régionaux de fret ferroviaire et les services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée.

Les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article de dernière minute qui n'a fait l'objet d'aucune concertation et qui n'a aucun lien avec les dispositions actuelles de la LOM en reprenant des débats liés à la réforme ferroviaire. Ils sont, comme ils l'ont déjà formulé totalement opposés à l'assouplissement des obligations liées aux licences pour les conducteurs qui posent des problèmes de sécurité mais également de formation des conducteurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	624 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme PRÉVILLE, MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE 48

Supprimer cet article.

OBJET

Cet article vise la simplification de certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur des lignes spécifiques comme des lignes touristiques ou des lignes dédiées à des opérateurs de fret ferroviaire de proximité. Il exonère ces entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire.

Les auteurs de l'amendement ne sont en aucun cas hostiles à des mesures de simplification de règles ou de normes qui permettraient de renforcer la compétitivité de certains opérateurs.

Mais, ils s'interrogent sur certains termes utilisés, comme la notion « de réseaux locaux ou régionaux autonomes », qui sont des termes génériques trop flous pour permettre une identification claire des lignes concernées. De telles notions ne figurent pas dans notre code des transports si bien que l'on ne peut exactement apprécier les réseaux concernés par les simplifications introduites. Or, ces dernières simplifications ne sont pas mineures s'agissant des exigences en matière de sécurité comme l'obligation d'être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire.

Raison pour laquelle, les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	202
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 49

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article inséré par une lettre rectificative du 20 février dernier modifie la procédure applicable aux candidats souhaitant accéder à des installations de service.

Les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article de dernière minute qui n'a fait l'objet d'aucune concertation et qui n'a aucun lien avec les dispositions actuelles de la LOM en reprenant des débats liées à la réforme ferroviaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	1004 rect. ter
----------------	----------------------

26 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. HUSSON, de NICOLAY, SIDO, BASCHER, BAZIN, GROSDIDIER et VOGEL,  
Mme LAVARDE, M. MAYET, Mme DURANTON, MM. LE GLEUT, LAMÉNIE et REGNARD,  
Mme RENAUD-GARABEDIAN et M. RAPIN

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 49

Après l'article 49

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »

**OBJET**

L'amendement proposé a donc un double objectif

- 1) s'assurer que le droit français ne s'écarte pas du droit européen en insérant dans le code du transport une définition de la soutenabilité qui reprend mot pour mot la directive européenne ; et
- 2) s'assurer que le pouvoir de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAFER) ne soit pas bridé par l'ordonnance publiée le 12 mars 2019 par le gouvernement, prise dans le cadre de l'article 33 du pacte ferroviaire.

Le premier objectif de cet amendement étant similaire aux articles 46, 47, 48 et 49 du projet de loi, qui visent à garantir une transcription plus fidèle de la directive 2012/34 dans le droit français, il est proposé de l'insérer après ces articles.

Concernant le second objectif, l'ordonnance du 11 mars 2019 doit en effet être examinée dans le cadre de l'avis récent de ARAFER sur la tarification de SNCF Réseau en 2020 (Avis n<sup>o</sup> 2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020). Par cet avis, le régulateur a limité l'augmentation des redevances d'infrastructure payées par les régions



au niveau de l'inflation, bien en dessous de l'indexation prévue au contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau (jusqu'à 3,6% par an !). Comme le rappelle le régulateur dans cet avis, les régions ne sont pas parties à ce contrat et de telles augmentations ne peuvent que conduire à une réduction du nombre de TER et Transilien, dans la mesure où les dépenses des Régions sont contraintes à la fois par des préoccupations de bonne gestion et par la demande du gouvernement de plafonner l'augmentation de leur dépense de fonctionnement à 1,2%.

Pour justifier son choix de limiter l'augmentation des redevances d'infrastructure au niveau de l'inflation, le régulateur fait mention de la disposition de l'article 32 que l'amendement propose ici de transposer en droit français (cf. §47 et suivant de l'avis).

L'inclusion d'une référence directe à cet article dans le droit français permettra donc de conforter la pratique décisionnelle de l'ARAFER.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	277 rect.
----------------	--------------

14 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. BONHOMME, LEFÈVRE et del PICCHIA, Mme LASSARADE, M. PELLELAT et  
Mme DEROMEDI

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 49

Après l'article 49

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. »

**OBJET**

L'amendement proposé porte une double ambition :

Il vise tout d'abord à s'assurer que le droit français ne s'écarte pas du droit européen en insérant dans le code du transport une définition de la soutenabilité qui reprend mot pour mot la directive européenne.

Il vise également à veiller à ce que le pouvoir de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAFER) ne soit pas bridé par l'ordonnance publiée le 12 mars 2019 par le Gouvernement, prise dans le cadre de l'article 33 du pacte ferroviaire.

L'ordonnance du 11 mars 2019 doit en effet être examinée dans le cadre de l'avis récent de ARAFER sur la tarification de SNCF Réseau en 2020 (Avis n<sup>o</sup> 2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020). Par cet avis, le régulateur a limité l'augmentation des redevances d'infrastructure payées par les régions au niveau de l'inflation, bien en dessous de l'indexation prévue au contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau (jusqu'à 3,6% par an).

Les régions ne sont pas parties à ce contrat et de telles augmentations ne peuvent que conduire à une réduction du nombre de TER et Transilien, dans la mesure où les dépenses des Régions sont contraintes, tant par des soucis de bonne gestion que par la volonté du Gouvernement de plafonner l'augmentation de leur dépense de fonctionnement à 1,2%.

---

Pour justifier son choix de limiter l'augmentation des redevances d'infrastructure au niveau de l'inflation, le régulateur fait mention de la disposition de l'article 32 que l'amendement propose ici de transposer en droit français (cf. §47 et suivant de l'avis).

L'inclusion d'une référence directe à cet article dans le droit français permettra donc de conforter la pratique décisionnelle de l'ARAFER.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	203
----------------	-----

12 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme ASSASSI, M. GONTARD  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 50

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article inséré par une lettre rectificative du 20 février dernier vise à supprimer l'obligation pour les conducteurs de train d'être titulaire d'une licence et d'une attestation précisant les infrastructures et le matériel roulant pour lesquels ils sont habilités à conduire, dès lors qu'ils opèrent sur 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 passagers ou de marchandises ou sur des infrastructures ferroviaires privées ou enfin sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation.

Les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article de dernière minute qui n'a fait l'objet d'aucune concertation et qui n'a aucun lien avec les dispositions actuelles de la LOM en reprenant des débats liés à la réforme ferroviaire. Ils sont, comme ils l'ont déjà formulé totalement opposés à l'assouplissement des obligations liées aux licences pour les conducteurs qui posent des problèmes de sécurité mais également de formation des conducteurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	623 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme PRÉVILLE, MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mme TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 50

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article vise la simplification de certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur des réseaux « séparés sur le plan fonctionnel du reste du réseau et destinés uniquement à l'exploitation de services « locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ».

Il supprime pour certains conducteurs de trains l'obligation d'être titulaire d'une licence ferroviaire.

Les auteurs de l'amendement ne sont en aucun cas hostiles à des mesures de simplification de règles ou de normes qui permettraient de renforcer la compétitivité de certains opérateurs.

Néanmoins, ils s'interrogent sur les réseaux exactement concernés par les simplifications introduites par cet article et qui ne sont pas moindres s'agissant des exigences en matière de sécurité comme l'obligation d'être titulaire d'une licence pour les conducteurs.

Pour ces raisons, les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer cet article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 369, 368)

N <sup>o</sup>	674 rect.
----------------	--------------

19 MARS 2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

MM. JACQUIN, BÉRIT-DÉBAT et DAGBERT, Mme Martine FILLEUL, MM. HOULLEGATTE et Joël BIGOT, Mme BONNEFOY, M. MADRELLE, Mmes PRÉVILLE et TOCQUEVILLE, MM. KANNER, CABANEL, COURTEAU, DEVINAZ et FÉRAUD, Mmes GRELET-CERTENAIS, GUILLEMOT, JASMIN et LUBIN, MM. LALANDE et LUREL, Mme MONIER, MM. MONTAUGÉ, RAYNAL, TISSOT  
et les membres du groupe socialiste et républicain

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 50

Après l'article 50

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « informent les régions de tout projet » sont remplacés par les mots « consultent les autorités organisatrices de mobilités de tout projet » ;

2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Cette consultation préalable est notamment requise en cas de fermeture d'une section de ligne à la circulation publique pour une durée supérieure à trois mois. Après consultation des régions et des parties prenantes, la décision de fermeture à la circulation publique ou de modification substantielle des conditions de circulation sur une section de ligne est prise par délibération du conseil d'administration ou du conseil de surveillance de SNCF Réseau. »

**OBJET**

Aujourd'hui, en cas de fermeture aux circulations ou la mise en œuvre de modifications substantielles des conditions d'exploitation (ralentissements notamment) sur les lignes ferroviaires, une seule information aux régions est requise.

Seule la fermeture administrative d'une ligne ou d'une section de ligne est encadrée par une procédure formalisée après consultation des parties (article 22 du décret 97-444 modifié). Néanmoins, ces fermetures administratives n'interviennent que plusieurs années après la fin effective de la circulation des trains.

---

Cet amendement vise ainsi à renforcer le contrôle des acteurs intéressés, en particulier des régions, en transformant l'information en véritable consultation. Ceci permettra une véritable gouvernance partagée et aura pour but de renforcer la transparence par rapport aux décisions de fermeture à la circulation. Alors que la pérennité de nombreuses lignes du quotidien est remise en cause, cet amendement est particulièrement nécessaire.