

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
et solidaire

Transports

TEXTE SOUMIS A LA DELIBERATION DU CONSEIL DES MINISTRES

Projet de loi d'orientation des mobilités

NOR : TRET1821032L/Bleue-2

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi réforme en profondeur le cadre général 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.

La mobilité est au cœur des enjeux de notre société, elle est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Parce que la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres (sociale, professionnelle...), elle doit être au cœur de la promesse républicaine.

Pourtant, notre politique des mobilités n'est aujourd'hui plus adaptée aux attentes des citoyens et des territoires. Elle est confrontée à trois grands défis qui appellent à agir en profondeur.

Le premier de ces défis est le manque de solutions de mobilité, qui est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires : quand, sur 80% du territoire, aucune autorité organisatrice ne met en place de services de mobilité par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c'est le sentiment d'une assignation à résidence qui s'installe, et même d'abandon pour beaucoup de territoires. Notre système de mobilité ne doit plus être un frein à l'autonomie des personnes, à la cohésion des territoires, au développement économique ou au retour à l'emploi. Cette loi permettra de réduire les fractures sociales et territoriales.

Le deuxième de ces défis est l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports sont le premier émetteur de CO₂, ils ont un impact direct sur la qualité de l'air que l'on respire. C'est une question de santé publique, quand 3 Français sur 4 vivent la circulation routière comme la source de pollution la plus préoccupante. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, nous devons nous engager dès aujourd'hui sur la trajectoire de décarbonation des transports.

Le troisième défi est celui de la politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies et qui atteint aujourd'hui ses limites. L'accumulation de promesses non financées ou d'investissements trop concentrés sur les liaisons entre métropoles alors que les besoins en matière d'entretien et de régénération des réseaux existants, de désengorgement des métropoles, de desserte des ports et de désenclavement des territoires s'imposent comme des urgences. Il faut donc revoir les priorités et leur financement.

Il y en face de ces défis autant d'opportunités de mieux faire répondre les politiques aux besoins de nos concitoyens et de nos territoires, avec la priorité d'offrir des alternatives crédibles, dès que cela est possible, à l'usage individuel de la voiture thermique, et sortir ainsi de la dépendance au pétrole et de l'exposition à l'évolution de son cours.

La première opportunité est la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités. Partage, numérique, nouveaux modèles, transport à la demande, etc. : on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier. La frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses. Ce bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle doit être intégré dans les politiques publiques.

La deuxième opportunité est l'énergie des acteurs locaux et des collectivités locales qui doivent disposer des outils pour déployer efficacement les nouvelles solutions de mobilités. Les autorités organisatrices, montées en puissance depuis la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), ont acquis une expertise irremplaçable, qu'il faut désormais renforcer et mettre en réseau.

La troisième opportunité, enfin, est le potentiel des acteurs économiques et scientifiques de la mobilité, de premier plan en Europe et dans le monde. Avec l'automobile, le ferroviaire, les transports urbains, la gestion des autoroutes, le numérique, la France est à la pointe de l'innovation des mobilités. Les politiques de mobilité doivent s'appuyer encore plus sur l'initiative des entreprises et laissant toute sa place à l'expérimentation.

Parce que le contexte général des transports s'est transformé et parce que les besoins ont changé de nature, le rôle de la puissance publique doit évoluer. Il a déjà connu une évolution forte depuis trente ans du fait de la décentralisation et de l'émergence des autorités régionales et locales.

L'Etat bâtisseur issu des trente glorieuses, qui a fait de la France un des pays aux meilleures infrastructures au monde, s'est ainsi doublé d'un Etat organisateur, qui à travers les délégations de service public, a doté le pays de services ferroviaires ou de transports urbains performants. La loi LOTI, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) puis les lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ont progressivement construit ce cadre. Cette émergence des autorités organisatrices, régionales ou locales, doit être poursuivie, encouragée et renforcée. La loi doit leur donner les outils pour qu'elles couvrent rapidement l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, sans se limiter aux centres urbains, qu'elles se coordonnent mieux entre elles, qu'elles fassent une place plus grande au dialogue avec les acteurs économiques et les usagers et qu'elles puissent davantage s'impliquer dans la recherche de solutions individualisées de mobilité, notamment pour l'accès à l'emploi et à la formation des populations fragiles.

Une évolution est ainsi nécessaire pour ajouter à cet Etat bâtisseur, à cet Etat organisateur, un Etat régulateur, un Etat qui permet, qui protège et qui prépare l'avenir, un Etat qui libère l'initiative des entreprises, qui leur permet d'innover sur le plan technologique et qui les aide à déployer ces innovations : covoiturage, information et billettique multimodale, véhicules en libre-service ou autonomes...

Un Etat qui donne les outils aux collectivités pour encadrer les mobilités de demain sans brider l'initiative privée.

Un Etat qui protège, qu'il s'agisse des citoyens les plus fragiles ou des territoires les plus enclavés, et qui veille à la sécurité des transports et au cadre social des professions du secteur.

L'Etat propose d'inscrire cette stratégie dans un horizon de long terme, sous-tendu par la vision des besoins d'avenir qui vient d'être exposée, tout en permettant des évolutions à brève échéance pour répondre aux demandes urgentes des citoyens, en particulier en matière de solutions de mobilités économes, et d'enjeux sanitaires. Le projet de loi prévoit la programmation des investissements à réaliser, à moyen et à long termes, s'appuyant sur des ressources pérennes.

Améliorer profondément les transports du quotidien nécessite de revoir la gouvernance territoriale des mobilités, en renforçant le rôle et les compétences des nouvelles grandes régions et des intercommunalités. Il s'agit de donner la capacité aux autorités organisatrices de mobilité de mettre en place des solutions adaptées aux spécificités territoriales.

Enfin, nous avons besoin d'une démarche non seulement partagée mais aussi fortement articulée et coordonnée entre les différents acteurs du monde des transports, mais aussi avec les acteurs du secteur social et de l'emploi-insertion, d'un dialogue permanent qui permette de progresser ensemble et d'évaluer régulièrement, de façon transparente et ouverte, les résultats obtenus.

Une stratégie, un nouveau cadre d'action publique, un dialogue permanent entre les acteurs, tels sont les piliers du texte qui est présenté. Ce faisant, il se fixe cinq objectifs principaux.

Le premier objectif vise à réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport. La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique. Elle répond aussi à un enjeu économique, de pouvoir d'achat : avoir des véhicules plus économes, utiliser les alternatives lorsqu'elles existent, c'est moins de gaz à effet de serre, moins de polluants atmosphériques, mais aussi une moindre dépendance aux énergies fossiles coûteuses.

Les mesures proposées s'inscrivent dans un agenda précis et ambitieux, cohérent avec l'Accord de Paris et le Plan climat : dans les toutes prochaines années, déploiement massif des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions et baisse de la concentration des polluants atmosphériques dus au transport ; multiplication par cinq des ventes de véhicules à très faibles émissions d'ici la fin du quinquennat ; à l'horizon 2040, fin des ventes de voitures émettant des gaz à effet de serre ; à l'horizon 2050, neutralité carbone de la mobilité. Pour cela, tous les leviers sur les différents modes de transports doivent être activés : routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est d'abord donner plus de place dans les territoires aux modes actifs. Il s'agit en particulier de promouvoir beaucoup plus largement l'usage du vélo, de façon à tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024, en levant les obstacles qui s'opposent à cet usage.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est aussi renforcer le contrôle des normes anti-pollution, comme le souhaitent les consommateurs, et poursuivre le déploiement des réseaux de recharge et d'avitaillement des véhicules propres sur l'ensemble du territoire.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est limiter l'utilisation des véhicules très polluants dans nos grandes agglomérations, en y promouvant des zones à faibles émissions, de façon à améliorer la qualité de l'air et à déployer des solutions alternatives aux véhicules thermiques.

Réussir la transition écologique et énergétique, c'est s'assurer du déploiement d'alternatives à l'usage individuel de la voiture sur tout le territoire.

Le deuxième objectif vise ainsi à donner à chacun le choix de sa mobilité, en offrant une offre de services plus diversifiée, plus efficace, plus connectée, plus partagée sur l'ensemble du territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie ne pas dépendre d'un unique mode de déplacement, ne pas voir ses possibilités se limiter à la voiture individuelle dans les territoires peu denses ou périurbains ou au seul transport collectif lourd dans les zones urbaines qui nécessite souvent des services complémentaires pour se rendre aux arrêts. Cela signifie aussi être bien informé de l'ensemble des solutions de mobilité existant sur le territoire.

Avoir le choix de sa mobilité, cela signifie passer d'une offre de mobilité subie à une offre de mobilité choisie.

Le déploiement du numérique et des nouvelles technologies permet de réaliser aujourd'hui ce qui était irréalisable hier. Il apporte l'accès à de nouveaux services – covoiturage, autopartage, transport à la demande, ou encore vélo, scooter ou trottinette sans station d'attache –, il favorise l'organisation des correspondances entre modes et donne très largement accès à toutes les offres, grâce à des formes d'information et de billettique plus intégrées.

Ces nouveaux services s'installent sur l'ensemble du territoire. Avec l'émergence du véhicule autonome, ils vont, d'ici quelques années, bouleverser la manière dont la mobilité s'organise. Ceci doit être anticipé et préparé.

Le projet de loi vise à encourager le développement de la mobilité partagée entre individus et de la mobilité autonome, en levant les obstacles à leur déploiement et en leur donnant un cadre juridique précis et sûr, permettant aux offres de mobilité de continuer à se déployer sans frein tout en offrant une protection suffisante de la sécurité des individus, de leurs données personnelles et aussi de l'environnement et de l'usage de l'espace public.

Il vise également à encourager le développement des innovations et des expérimentations, ainsi que le déploiement de services performants d'information multimodale et de billettique. Un tel déploiement doit favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle, lorsque cela est possible, et en particulier du transport en commun en intermodalité avec d'autres usages. Il prévoit aussi une habilitation pour construire un cadre permettant la circulation de véhicules hautement automatisés ainsi que des dispositions permettant l'utilisation des données du véhicule connecté dans un cadre approprié.

Il vise enfin à mettre les employeurs privés et publics au cœur de l'organisation de la mobilité en réaffirmant leur place dans la gouvernance locale des mobilités et en renforçant les plans de mobilité pour en faire de véritables outils au service de l'efficacité des mobilités, au regard des besoins tant professionnels qu'individuels.

Le troisième objectif vise à mieux accorder les politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire.

Le territoire français est divers et les besoins de nos concitoyens en matière de mobilité s'y expriment de façon différente.

Dans les territoires ruraux, le risque, réel ou ressenti, est celui de l'enclavement par la carence de solutions de mobilité. Il est donc nécessaire de redonner une réalité et une lisibilité à la continuité des territoires, à leurs connexions et à l'inclusion de l'ensemble de la population dans la politique nationale de la mobilité.

Donner cette lisibilité, c'est bien sûr améliorer le maillage du territoire, en desservant plus complètement les agglomérations petites ou moyennes qui ne sont pas bien reliées aux grands réseaux et notamment en fiabilisant leur desserte routière et les dessertes ferroviaires portées par les territoires concernés. C'est aussi poursuivre la régénération et la modernisation du réseau ferré capillaire qui assure un lien essentiel entre les villes petites ou moyennes et les capitales régionales, et qui, faute d'investissements suffisants les décennies passées, se dégrade.

Donner cette lisibilité, c'est aussi s'attacher à ce que la compétence d'organisation des mobilités soit effectivement exercée sur l'ensemble du territoire français. Le projet de loi invite à ce que, d'ici le 1er janvier 2021, les communautés de communes soient chargées de cette compétence. A défaut, les régions auront la possibilité de l'exercer.

Inclure l'ensemble de la population signifie une attention particulière aux publics fragiles et isolés, et en particulier aux jeunes et aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à nos concitoyens les plus âgés. La mobilité physique est souvent synonyme d'accès à l'emploi et à la formation et d'inclusion sociale. C'est pourquoi le projet de loi prévoit un ensemble de mesures pour faciliter la mise en place des services de mobilité inclusive, c'est-à-dire prenant en compte la spécificité des besoins et des freins, qu'ils soient physiques, psychologiques ou cognitifs, pour aboutir à des solutions adaptées.

Par ailleurs, la demande de mobilité croît rapidement dans nos grandes agglomérations, elle évolue à un rythme supérieur à la capacité des infrastructures. Du fait de l'étalement urbain et de l'inadéquation des modes de transport lourds en dehors des zones denses, l'usage de la voiture individuelle reste trop souvent la seule option.

Pour traiter la diversité des enjeux que présentent les territoires, il faut permettre aux autorités organisatrices d'y répondre en élargissant le plus largement possible leurs compétences aux nouveaux modes de déplacement actifs ou partagés. Il s'agit également d'accroître leur capacité à prescrire dans des domaines clés tels que l'organisation du stationnement et de la circulation.

Il faut également favoriser une plus grande coopération entre les autorités locales, compétentes en matière de transports urbains, et les régions, compétentes en matière d'offre ferroviaire. La plupart des métropoles ont besoin aujourd'hui de services ferroviaires plus denses, de type RER, pour mieux desservir banlieues et zones périurbaines.

Le quatrième objectif vise à mieux connecter la France aux grands systèmes d'échanges européens et mondiaux.

Cet objectif concerne en premier lieu les politiques de développement d'infrastructures et de services. Il est indispensable de poursuivre l'effort pour mieux relier les grands ports aux grands réseaux européens de fret ferroviaire et de développer les interfaces avec le réseau fluvial.

Il est tout aussi indispensable d'intensifier la coopération avec nos voisins européens pour organiser des services ferroviaires rapides le long des corridors terrestres de transit, en particulier le long de la façade atlantique et dans les relations entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Mieux connecter la France à l'Europe et au monde, c'est aussi desservir de façon plus fiable les entreprises et les pôles industriels en améliorant la performance des systèmes logistiques. Notre pays dispose de tous les atouts pour faire de la logistique un secteur porteur d'avenir pour son économie et ses territoires.

C'est également assurer l'accès au cœur même des grandes agglomérations, où les circuits d'approvisionnement et de distribution doivent être optimisés, les besoins d'équipement logistique davantage pris en compte dans les documents d'urbanisme et le recours au mode ferroviaire favorisé.

Le cinquième et dernier objectif vise à garantir des déplacements plus sûrs et d'un niveau de sécurité toujours plus élevé.

Légitimement préoccupés par un environnement où des menaces de toutes sortes se font jour, nos concitoyens souhaitent que les dispositions concernant la sécurité des réseaux de transport et la sûreté des déplacements soient renforcées.

Cet impératif concerne en premier lieu les déplacements du quotidien en transport public ou sur la route.

En matière de sûreté, le déploiement des méthodes éprouvées doit être accéléré. S'agissant de la prévention de la délinquance, les dispositions concernant la prévention du harcèlement doivent être rendues possibles.

Concernant la sécurité routière, il s'agit de sanctionner davantage les comportements à risque et de veiller à ce que les objectifs de modération de vitesse et de sécurisation des voies soient déclinés à l'échelle de chaque agglomération.

Tels sont les objectifs de cette loi qui a donné lieu à une concertation sans précédent.

Les Assises de la mobilité, engagées l'été dernier par le Premier ministre, dans le prolongement du discours du Président de la République à Rennes, et qui se sont achevées en décembre 2017, ont permis de rassembler plusieurs centaines d'élus, d'opérateurs, d'entreprises dont de nombreuses startups, d'experts et de citoyens dans les groupes de travail nationaux et dans les ateliers territoriaux qui ont eu lieu en régions. Ces Assises ont représenté notamment :

- plus de 60 réunions dans les territoires ;
- plus de 2 500 propositions et 25 000 votes sur la plateforme participative ;
- plus de 400 réunions des groupes de travail thématiques et de l'innovation réunissant près de 600 spécialistes de tous horizons ;
- près de 200 contributions écrites.

Ce travail a été renforcé par celui du Conseil d'orientation des infrastructures et, à la suite des Assises de la mobilité, par la poursuite des concertations et du dialogue avec les acteurs des mobilités, les associations d'élus, les associations environnementales et d'usagers et les entreprises et opérateurs. Enfin, il a été nourri par les Assises de l'Outre-mer, par les Assises de l'aérien et par des concertations spécifiques sur le fret et la logistique.

Cette méthode de concertation inédite a permis d'échanger en profondeur sur les enjeux de la mobilité et de proposer des orientations et des solutions partagées avec l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Fort de ces travaux de grande qualité, le dialogue s'est poursuivi avec l'ensemble des acteurs de la mobilité pour mettre au point les dispositions législatives qui figurent dans le présent texte.

Le dispositif de concertation et de co-construction engagé dans le cadre des Assises de la mobilité a démontré son utilité, pour élaborer des propositions et dégager des consensus. Cette dynamique de travail sera maintenue pour continuer à explorer les champs d'innovation.

Le **titre Ier** du projet de loi fait 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.

Il donne, par ailleurs, la priorité à l'amélioration de la mobilité des publics les plus fragiles. Il ouvre la voie à un développement important de services de mobilité à caractère social, afin d'améliorer notamment l'accès à l'emploi et à la formation. Il permet de favoriser la mobilité des personnes handicapées ou encore de personnes éprouvant des difficultés en matière de mobilités, comme les jeunes et les personnes âgées. Il s'attache enfin à impliquer davantage les entreprises et les usagers dans les politiques de mobilité et à mieux les associer aux décisions prises par les autorités organisatrices de la mobilité.

Partant du constat que sur 80 % du territoire représentant 30 % de la population, aucune collectivité publique n'organise effectivement les mobilités des personnes et des biens, le chapitre I^{er} clarifie les compétences et les moyens d'action des autorités organisatrices de la mobilité.

L'**article 1^{er}** transforme le droit au transport en droit à la mobilité, afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Cela doit notamment permettre de mieux prendre en compte les nouvelles formes de mobilité ainsi que les problématiques de conseil et d'accompagnement des personnes les plus fragiles, avec un axe important d'intervention en faveur de l'accès à l'emploi et à la formation.

Il encourage également l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle, sur l'ensemble du territoire, en privilégiant le couple intercommunalité-région dans la continuité des lois MAPTAM et NOTRe. À cette fin, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon demeurent autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leur ressort territorial. En outre, les communes appartenant à des communautés de communes qui ne sont pas autorités organisatrices auront jusqu'au 30 septembre 2020 pour transférer leur compétence en matière de mobilité à la communauté de communes dont elles sont membres. En l'absence de transfert, à compter du 1er janvier 2021, la région sera AOM et pourra exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée. Dans les cas où les communes ont déjà mis en place des services sur leurs territoires, elles pourront poursuivre leur action si elles le souhaitent. Dans les cas d'évolution majeure du périmètre local d'exercice de la compétence mobilité (fusion de communautés de communes ou création d'un syndicat mixte), le niveau intercommunal pourra demander à reprendre cette compétence.

L'article clarifie également les compétences des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en matière d'organisation ou de contribution au développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage) et des mobilités actives (vélo, marche). Il leur permet aussi de diversifier les offres de mobilité effectivement offertes sur leur territoire de compétence en incluant les nouvelles mobilités que sont l'autopartage, le covoiturage, les mobilités actives.

Les compétences du syndicat des transports d'Ile-de-France, qui devient Ile-de-France Mobilités, sont également clarifiées, dans la continuité de ses compétences actuelles.

Les régions deviennent autorités organisatrices de la mobilité régionale. Elles sont ainsi compétentes aussi bien pour les services d'intérêt régional de transport public régulier, à la demande et scolaire. Leurs compétences sont élargies aux mobilités partagées et actives.

Elles peuvent déléguer un ou plusieurs services de mobilité à une collectivité territoriale, comme un département, ou à un établissement de coopération intercommunale, délégation qui peut intervenir à la demande d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité (par exemple pour la création d'un service de car express ou de covoiturage dépassant leur propre ressort territorial).

Cet article prévoit par ailleurs que les métropoles puissent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service de gare situés dans son ressort territorial dans le but de répondre à un besoin spécifique comme un surcroît de desserte.

Enfin, il supprime les mentions obsolètes de « périmètre de transport urbain » qui subsistaient dans le code des transports, pour les remplacer par les mentions de « ressort territorial » de l'autorité organisatrice.

L'**article 2** crée le versement mobilité, en lieu et place de l'actuel versement transport. Celui-ci ne pourra toujours être levé qu'à la condition que soient organisés des services réguliers de transport public de personnes. Le versement mobilité pourra être affecté à l'ensemble de la compétence mobilité, y compris les mobilités actives et partagées. 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.

L'article permet aussi de moduler le taux de ce versement au sein d'un même syndicat mixte pour tenir compte de la densité démographique et de la capacité contributive des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent. Cette disposition est de nature à encourager la création de syndicats mixtes, ce qui permet l'exercice de la compétence à l'échelle la plus adaptée, en particulier dans les territoires périurbains.

Compte tenu des spécificités existantes en matière d'organisation des mobilités sur ce territoire, l'**article 3** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public qui se substituerait à l'actuel syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) exerçant une mission d'organisation des services réguliers de transport public de personnes, à la demande et scolaire ainsi que de la liaison express entre Lyon et l'aéroport de Saint-Exupéry. Les ordonnances préciseront notamment les conditions dans lesquelles ses membres continueraient à être autorité organisatrice de la mobilité en dehors de son champ d'intervention.

Le chapitre II favorise la coordination entre les acteurs publics et renforce la portée de leurs documents de planification.

L'**article 4** précise le rôle de chef-de-file de la région en matière de mobilités. Elle est ainsi chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité afin d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes. Cette mission s'exerce suivant plusieurs aspects : la définition de l'offre (desserte, horaires, tarification...), la création et l'exploitation des pôles d'échanges multimodaux et la gestion des situations perturbées, le recensement et le partage des bonnes pratiques ainsi que l'appui à toutes les autorités organisatrices.

Ces missions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que chaque région pourra définir selon le contexte et les enjeux locaux, en lien avec les AOM situées en leur sein. Cette coordination pourra utilement prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité entre les régions et les autorités organisatrices, auxquelles pourront naturellement s'associer les départements.

L'article élargit en outre le champ de l'assistance technique apportée par les départements aux communes et établissements publics de coopération intercommunale, aux questions de mobilité. En parallèle, la future Agence nationale de cohésion territoriale fournira un appui aux nouvelles autorités organisatrices des mobilités afin de développer rapidement et simplement des solutions de mobilité à nos concitoyens.

Cet article permet, par ailleurs, de soutenir les démarches actuelles de création ou extension de syndicats mixtes dits « SRU » sous l'impulsion des régions, notamment en associant les départements, au titre de leur compétence voirie. Ces syndicats voient leurs compétences s'étendre à l'ensemble des services de mobilité, en coordination ou en lieu et place de leurs membres.

Enfin, il institue un comité des partenaires, qui rassemblera notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants et qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, du taux de versement mobilité. Ce comité constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique, qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité.

L'**article 5** porte sur la planification de la mobilité des personnes et des biens. Chaque autorité organisatrice de plus de 100 000 habitants élabore un plan de mobilité, qui se substitue aux actuels plans de déplacement urbains (PDU) à compter du 1^{er} janvier 2021.

Le plan de mobilité est renforcé par rapport aux actuels PDU pour traiter l'ensemble des nouvelles formes de mobilité : prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées, de mobilité inclusive, ainsi que des mesures en faveur de la limitation de l'étalement urbain. Ces obligations s'appliqueront à compter de la première révision ou évaluation des plans après le 31 décembre 2020.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont associés à l'élaboration du plan. Les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes sont par ailleurs appelées à donner leur avis sur le plan de mobilité arrêté, qui devra par la suite être soumis à enquête publique.

Cet article offre la possibilité d'une modification simplifiée du plan de mobilité. Cette disposition vise en particulier à rendre plus opérationnelles les dispositions du plan en matière de circulation et de stationnement dès lors qu'il n'est pas porté atteinte à l'économie générale du document.

Un plan de mobilité rural peut également être élaboré à l'initiative d'une AOM dans les territoires non soumis à l'obligation d'un plan de mobilité, afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

Enfin, cet article permet de mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les différents documents de planification locaux et régionaux.

Le chapitre III a pour objet de permettre aux personnes les plus fragiles de trouver des solutions de mobilité adaptées à leur situation personnelle. Pour cela, il décroise les politiques de mobilité et les politiques sociales au service notamment de l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle. Il instaure une coordination opérationnelle des acteurs et lève les freins existants au développement de la mobilité à caractère social. Il comporte également un ensemble de dispositions permettant d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

L'**article 6** constitue une avancée déterminante pour la mobilité des personnes les plus fragiles. Il permet aux autorités organisatrices de la mobilité qui le souhaitent d'organiser par elles-mêmes ou de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

L'**article 7** prévoit des dispositions en faveur de la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Il rend obligatoire, pour les services de transports collectifs, hors aérien, une politique tarifaire préférentielle pour les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs. Il prévoit par ailleurs l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de places de stationnement comportant des bornes de recharge électriques.

Le chapitre IV est composé de l'**article 8** lequel fixe les modalités d'application des dispositions du présent projet de loi en outre-mer.

Le **titre II** crée un nouveau cadre juridique pour réussir la révolution des nouvelles mobilités.

Il a pour ambition d'orienter l'innovation pour que les nouvelles solutions de mobilité profitent aussi, et avant tout, aux publics fragiles et aux territoires enclavés. Il aborde successivement la problématique de l'ouverture des données de mobilité et du développement des services d'information sur les déplacements, des véhicules autonomes, de l'expérimentation, de la régulation des nouvelles formes de mobilité et du développement de la mobilité partagée comme le covoiturage.

Le chapitre Ier prévoit un ensemble de mesures favorisant l'ouverture des données et facilitant le développement des nouveaux services et des nouvelles mobilités pour tous et sur tout le territoire.

L'**article 9** décline, en droit interne, la réglementation européenne sur l'ouverture des données de l'offre de mobilité tout en étant plus ambitieux que le socle européen. Il impose l'ouverture des données en temps réel et accélère le calendrier européen par la mise à disposition de données concernant une partie du réseau non intégré au réseau transeuropéen de transport global. Une compensation financière pourra être demandée à l'utilisateur des données lorsque le volume des données transmises excèdera un seuil qui sera défini par décret en Conseil d'Etat. Cet article confie aux régions et aux métropoles le rôle d'animation de la démarche d'ouverture des données et de transmission de ces données vers l'interface numérique unique (point d'accès national) qui recensera l'ensemble des données de mobilité.

L'**article 9** attribue, en outre, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanctions, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre de l'accès aux données.

L'**article 10** impose la production de certaines données d'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Cela concerne les données d'accessibilité de l'ensemble des services réguliers de transports publics (routier et ferroviaire). Ces données permettront, par ailleurs, le développement de services d'aide aux déplacements des personnes handicapées.

L'**article 11** prévoit que les autorités organisatrices régionales et Île-de-France Mobilités veillent à ce que les usagers disposent d'un service d'information sur l'ensemble des modes de déplacements réalisés sur leur territoire. Par ailleurs, cet article précise que tout service numérique multimodal de vente ou de réservation doit présenter les diverses solutions de déplacements de façon transparente aux usagers. Il offre la possibilité à toute personne, publique ou privée, de constituer un service multimodal de vente de services de transport ou de stationnement conventionnés ou organisés par la puissance publique, en rendant de droit l'accès aux services numériques de vente et de réservation de déplacements concernés. Les conditions financières seront contractuellement définies sur la base de critères objectifs et pertinents. Elles devront être raisonnables.

Le chapitre II vise à encourager les innovations en matière de mobilité.

Conformément à la Stratégie nationale pour le véhicule autonome présentée le 14 mai 2018, l'**article 12** habilite le Gouvernement à construire le cadre législatif permettant, dans le respect de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, d'ici 2020 à 2022, la circulation sur les voies publiques en France de voitures particulières, de véhicules de transport public, d'engins de livraisons et de véhicules de transport de marchandises dont les fonctions de conduite sont déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé.

L'**article 13** habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules « connectés » et des assistants de conduite aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours.

L'habilitation vise également à créer un cadre non discriminatoire d'accès à certaines données des véhicules pour le secteur privé permettant le développement de nouveaux services.

L'**article 14** autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de vingt-quatre mois pour instaurer des dérogations de niveau législatif pour des expérimentations de solutions nouvelles de mobilité dans les territoires peu denses. Cette disposition législative s'inscrit dans la démarche France Expérimentation.

L'**article 15** ambitionne de créer les conditions permettant de développer massivement le covoiturage.

Il permet aux autorités organisatrices de la mobilité et aux régions d'apporter un soutien financier aux conducteurs et aux passagers qui pratiquent le covoiturage. Cette mesure est de nature à encourager le développement de cette pratique, en particulier dans les zones rurales et périurbaines peu ou pas pourvues de transport collectif.

Il ouvre la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. En outre, il 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.

L'**article 16** permet de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées à la circulation de certaines catégories d'usagers et de véhicules (par exemple : voies réservées au covoiturage, aux véhicules à faible émission, aux bus, aux taxis).

L'**article 17** renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser les modalités de calcul du partage de frais entre conducteur et passagers.

Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures permettant d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation entre des clients détenteurs de fret et des transporteurs de marchandises.

L'**article 18** donne aux autorités organisatrices la possibilité de réguler les nouveaux services de mobilité. Il s'agit d'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. Les autorités organisatrices pourront ainsi établir des prescriptions minimales (conditions d'usage, gestion des épaves...) que les opérateurs des nouveaux services de mobilité devront respecter sous peine de sanction.

L'**article 19** soumet les conducteurs de tricycles non motorisés assurant, à titre onéreux, du transport de personnes aux obligations suivantes : aptitude à la conduite en circulation, honorabilité professionnelle, véhicules répondant à des conditions techniques et de confort et assurance du véhicule et de transport de personnes.

L'**article 20** permet l'établissement à titre facultatif, par les plateformes de mise en relation par voie électronique, d'une charte précisant les contours de leur responsabilité sociale, de manière à offrir des droits sociaux supplémentaires aux travailleurs indépendants qui ont recours à leurs services. Afin de sécuriser la relation entre les plateformes et ces travailleurs, le projet précise que l'existence de cette charte et le respect de certains engagements qu'elle contient ne peuvent constituer des indices de requalification de la relation contractuelle en salariat. Cet article permet également de renforcer le droit à la formation professionnelle des travailleurs des plateformes, en définissant, notamment, des règles d'alimentation du compte personnel de formation.

Le **titre III** prévoit des mesures ambitieuses pour réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique, conformément aux engagements internationaux pris par la France et pour répondre à l'urgence sanitaire liée à la pollution de l'air.

Ces mesures s'inscrivent dans la mise en œuvre du Plan Climat qui prévoit la fin de la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050. Elles doivent également permettre d'atteindre les objectifs intermédiaires suivants que l'Etat se fixe : 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 et 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 %.

Elles s'attachent à promouvoir un usage plus intense des modes actifs, à encourager les particuliers, les entreprises et les autorités publiques à acquérir des véhicules propres, à accompagner la fin de la vente des véhicules thermiques et à lutter contre la congestion en ville. Comme le souhaitent les consommateurs, elles renforcent le contrôle des acteurs du marché afin de prévenir les fraudes aux normes environnementales.

Le chapitre I^{er} crée les conditions pour déclencher un « réflexe mobilité active » chez nos concitoyens. Le vélo et la marche sont largement sous-utilisés et doivent être considérés comme de véritables solutions de transport. Le potentiel est immense : la moitié des déplacements des Français fait moins de 5 km. L'ambition du présent projet de loi est à la hauteur de ce potentiel. L'objectif est clair : il faut tripler le nombre des déplacements réalisés en vélo d'ici 2024.

L'**article 21** crée le cadre législatif permettant aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, rollers...). L'**article 22** introduit dans le code des transports un nouveau titre spécifique aux mobilités actives et à l'intermodalité, dans lequel il définit ce que sont ces mobilités.

Afin de lutter contre le vol, le recel et la vente illicite des vélos, cet article prévoit que les cycles vendus par un commerçant feront l'objet d'une identification.

Enfin, cet article permet d'accélérer le déploiement des places de stationnement pour les cycles dans les gares et pôles d'échanges multimodaux. Il impose à la SNCF et à la RATP la réalisation de stationnements vélos sécurisés avant le 1er janvier 2024. En l'absence de foncier suffisant, la SNCF et la RATP pourront solliciter le concours des autorités organisatrices concernées pour identifier un emplacement. Pour les autres pôles d'échanges multimodaux, les collectivités territoriales concernées et les autres propriétaires d'emprises dans l'enceinte du pôle seront invités se prononcer sur l'aménagement de stationnements pour les vélos sécurisés.

Le chapitre II instaure de nouvelles dispositions pour faciliter la recharge des véhicules électriques et favoriser le déploiement des véhicules propres.

L'**article 23** clarifie le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques en précisant que cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité mais une prestation de service.

Cet article permet en outre de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique au réseau d'électricité en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité de 40 % à 75 %.

Enfin, il impose des obligations de pré-équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides dans les parkings d'un bâtiment neuf ou rénové de manière importante, à compter de mars 2021. L'article prévoit également qu'une part minimale des places pré-équipées doit être accessible aux personnes à mobilité réduite. Il précise que les bâtiments non résidentiels ou mixtes comportant un parking de plus de vingt places de stationnement doivent avoir au moins un point de recharge au 1^{er} janvier 2025.

L'**article 24** étend le « droit à la prise » des occupants de bâtiments d'habitation, aux parkings extérieurs aux immeubles, et facilite son exercice.

L'**article 25** autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance toute disposition nécessaire pour mettre en place un dispositif de soutien des installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel. Dans les zones éloignées du réseau gazier, l'utilisation du biogaz peut en effet jouer un rôle important dans la transition énergétique des transports. Il permet également le raccordement de stations « gaz naturel pour véhicules » (GNV) aux réseaux de transport de gaz naturel. Ce raccordement permettra de réduire les coûts de compression du GNV et favorisera ainsi le développement de ce carburant alternatif au gazole.

Le chapitre III promeut la mobilité propre et la lutte contre la congestion.

L'**article 26** crée un « forfait mobilités durables » dans les secteurs privé et public. Les entreprises et administrations pourront rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais, sous forme forfaitaire, de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un mode permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage. Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 €, sera exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier de ce « forfait » ou d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs.

L'**article 27** prévoit que, dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE).

L'**article 28** révisé le dispositif régi par l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE) et dont la mise en place sera obligatoire pour les collectivités sur le territoire desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés, tout en prévoyant des simplifications procédurales. Cette disposition fait suite à l'accord construit entre l'Etat et 15 territoires de s'engager dans cette démarche.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces zones, l'article autorise à mettre en œuvre un dispositif de contrôle automatisé des zones à faibles émissions, en l'assortissant des garanties de nature à limiter les risques d'atteinte au respect du droit à la vie privée.

Le chapitre IV renforce le contrôle sur le marché des véhicules thermiques.

L'**article 29** permet un meilleur contrôle du respect des exigences environnementales par les acteurs du marché des véhicules à moteur. Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre une surveillance effective des marchés des véhicules à moteurs et des constituants qui leur sont destinées, des deux et trois-roues et quadricycles à moteurs et des véhicules agricoles et forestiers, conformément aux exigences européennes. Cet article habilite également le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant de mettre en œuvre la surveillance des émissions polluantes des engins mobiles non routiers, conformément également aux exigences européennes.

Enfin, il permet le contrôle de l'absence de désactivation des systèmes de dépollution lors des contrôles techniques et l'habilitation des contrôleurs de transports terrestres à sanctionner les infractions visant à supprimer ou dégrader les dispositifs anti-pollution.

Le **titre IV**, qui comporte un unique **article 30**, établit la programmation des investissements de l'Etat dans les transports. Il fixe la stratégie d'investissement de l'Etat dans les systèmes de transports pour les dix prochaines années. Il en détermine les objectifs et précise les programmes prioritaires d'investissement qui seront mis en œuvre. Un rapport déclinant cette stratégie et définissant les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France pour sa mise en œuvre est annexé à la loi.

Le **titre V** comporte un ensemble de mesures de simplification.

Le chapitre I^{er} comporte les dispositions relatives au renforcement de la sécurité des mobilités.

L'**article 31** intègre plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route et ainsi sauver davantage de vies ; la plupart de ces mesures mettent en œuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. Il vise à prévenir les agressions physiques et verbales et à renforcer la protection des inspecteurs et des examinateurs chargés de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire. Il prévoit de lutter plus efficacement contre les conduites à risques liés à des comportements addictifs (alcool, stupéfiant, téléphone...) en permettant la rétention et la suspension du permis de conduire en cas d'infraction pour usage du téléphone tenu en main et en renforçant les dispositions en matière d'immobilisation et de mise en fourrière de véhicules. Afin de lutter efficacement contre l'alcool au volant, il développe l'éthylotest anti-démarrage en cas de récurrence de conduite sous l'influence de l'alcool. Enfin, il autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures de simplification relatives aux procédures de mise en fourrière des véhicules.

L'**article 32** permet de renforcer la sûreté dans les réseaux de transport en étendant le recours aux équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs dans les transports ferroviaires et guidés. Cette extension s'appuie sur les résultats positifs des expérimentations conduites à la SNCF et à la RATP.

L'**article 33** adapte le périmètre d'intervention du service interne de sécurité de la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des services de transport public de voyageurs en Ile-de France.

L'**article 34** habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures transposant la réglementation européenne relative aux installations à câbles. Il simplifie la procédure d'autorisation et de contrôle des remontées mécaniques situées à la fois en zone de montagne et en zone urbaine.

Le chapitre II comprend des mesures qui renforcent la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial français.

L'**article 35** sécurise le cadre juridique des conventions de terminal des grands ports maritimes issu de la loi de réforme portuaire de 2008 et clarifie la typologie des contrats applicables aux terminaux portuaires. A cette fin, il prévoit que les grands ports maritimes peuvent, dans le cadre de leurs missions, conclure des conventions d'occupation du domaine public, ou, lorsque le contrat répond à un besoin spécifique du port, conclure des contrats de concession, à l'exclusion des dispositions relatives aux tarifs et à la publication des données essentielles. L'article prévoit également, pour les conventions domaniales, des dispositions sur le sort des biens en fin de contrat et sur les modalités de calcul des redevances. Ces deux dispositions dérogatoires ont en effet vocation à permettre à l'autorité domaniale de renforcer l'attractivité du port concerné et de s'assurer de la prise en compte de considérations d'intérêt général, sans interférer avec la gestion des installations par l'exploitant.

L'**article 36** ratifie l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe. En outre, il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance afin de transformer cet établissement public national en établissement public local. Il s'agit notamment de modifier la gouvernance, de transférer le pilotage financier et opérationnel ainsi que la maîtrise des risques du projet aux collectivités territoriales.

Les activités professionnelles en mer sont confrontées à des défis de compétitivité, d'innovation technologique, environnementaux ou sociaux. La réglementation doit s'adapter à ces nouveaux enjeux. C'est pourquoi l'**article 37** habilite le Gouvernement à créer un régime juridique dans certains domaines clés comme celui des drones et navires autonomes, à adapter le droit en ce qui concerne les établissements flottants, à transposer des mesures du droit européen et international, pour répondre à nos obligations en matière environnementale ou sociale, à simplifier davantage les titres de navigation, à renouveler la conception de la sécurité des navires par la création d'un régime de contrôles pour certains navires, à simplifier le cadre d'activité des jeunes à bord des navires tout en l'encadrant et à faciliter l'exercice des nouvelles activités maritimes en sécurisant le statut des professionnels des activités côtières. Par ailleurs, cet article habilite le Gouvernement à moderniser les règles relatives au bateau, à la navigation intérieure et au transport fluvial. Enfin, il permet de prendre les mesures pour que Voies navigables de France exerce sa mission de valorisation domaniale et puisse se voir confier certains ouvrages hydroélectriques.

Le chapitre III comporte des dispositions de simplification relatives aux réseaux d'infrastructures.

L'**article 38** sécurise la possibilité offerte à la RATP d'exploiter des services de transport collectif dans la région Ile-de-France via une filiale quand un appel d'offres prévoit la constitution d'une société dédiée.

Les conséquences de l'ouverture à la concurrence au 1er janvier 2025 du réseau francilien de surface et de la fin du monopole historique de la RATP impliquent de faire évoluer le cadre social actuel. L'objectif est d'assurer les conditions d'une concurrence équitable entre les opérateurs et de définir les garanties des salariés transférés, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et la continuité du service actuellement assuré par l'entreprise historique. C'est l'objet de l'**article 39** qui consolide les bases du régime du temps de travail et de repos applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Pour tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation constatées dans certaines communes d'Île-de-France, il prévoit également la définition d'un cadre social territorialisé applicable aux conducteurs. Il pose enfin les bases de l'organisation par la loi du transfert des contrats de travail et des garanties associées pour les salariés dans le cas d'un changement d'opérateur.

L'**article 40** met en place les outils pour le développement du péage à flux libre sur le réseau autoroutier concédé présent et à venir. La suppression des barrières de péage va permettre de minimiser les contraintes environnementales et de fluidifier les trafics, ce qui conduira à un amoindrissement de la « trace carbone » et générera un gain de temps pour les usagers. Cet article permet à des agents assermentés des exploitants d'autoroutes d'exercer leur mission de contrôle sur l'ensemble du réseau géré par ces exploitants ; il renforce les sanctions appliquées aux conducteurs qui éludent de manière récurrente le paiement des péages et il introduit de nouvelles souplesses pour traiter notamment le cas de la fraude involontaire.

Enfin, le chapitre IV introduit des mesures diverses.

L'**article 41** procède à la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et des bureaux centraux de la main d'œuvre (CAINAGOD) et prévoit le transfert des compétences qu'ils exerçaient. En effet, la forte diminution du nombre d'ouvrier dockers intermittents résultant de la réforme de 1992 nécessite une optimisation de la gestion du régime de l'intermittence. Le dispositif mis en place permettra de garantir le paiement des indemnités de garantie et de compensation aux ouvriers dockers par les caisses de compensation des congés payés des ports. En outre, un organisme national, défini par voie conventionnelle ou, à défaut, par voie réglementaire, sera chargé de la tenue du registre des ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle et des ouvriers dockers intermittents ainsi que du recensement, par port, des ouvriers dockers professionnels et occasionnels. Par ailleurs, les fonds restant après dissolution de la CAINAGOD seront versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes et dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités de garantie et de compensation. L'Union des caisses de congés payés des ports pourrait ainsi être agréée, en cohérence avec la volonté des partenaires sociaux de la branche. La CAINAGOD sera dissoute à une date fixée par décret et au plus tard six mois après publication de la présente loi.

L'**article 42** inscrit dans la loi certains points issus du protocole d'accord du 4 octobre 2017 signé par les partenaires sociaux de la branche du transport routier. Il prévoit que certains thèmes de négociation (frais de déplacements, primes, indemnités, compensations horaires) seront prioritairement régis par accords de branche.

Les dispositions aujourd'hui en vigueur en matière de servitudes ferroviaires s'avèrent incomplètes, renvoient à des dispositions législatives abrogées, ou, du fait de leur ancienneté, sont inadaptées aux problématiques actuelles. L'**article 43** habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de nature législative permettant de compléter et moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire.

L'**article 44** a pour objet de supprimer l'obligation pour les drones d'emport d'un dispositif de signalement sonore, qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de sa trajectoire, qui s'applique au-dessus d'une certaine masse.

La mise en œuvre de ces objectifs repose sur les dispositions du présent projet de loi. Elle passe aussi par une politique d'investissement adaptée et ambitieuse. Le projet inclut donc des dispositions de programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

Cette programmation traduit les objectifs de la présente loi en programmes d'investissements identifiés et financés, afin de mettre en cohérence la stratégie d'investissement de l'État avec ses objectifs politiques. Cette stratégie d'investissement vise à améliorer la mobilité des personnes et à optimiser les déplacements des marchandises en France métropolitaine, dans les territoires d'outre-mer ainsi que vers le reste de l'Europe et du monde.

A l'heure du digital, elle marque une inflexion vers un modèle moins consommateur en ressources, et qui pour cela cherche moins à construire de nouvelles infrastructures qu'à exploiter plus efficacement l'existant. Elle s'appuie sur une coopération avec l'ensemble des collectivités locales. Elle vise à renforcer les liens de la France avec l'Europe et le monde. Elle est un pilier de la mise en place d'une société d'émancipation en luttant contre toutes les assignations à résidence à travers la possibilité offerte à chacun d'accéder aux emplois, aux services publics, aux activités économiques et aux loisirs, dans la diversité de son besoin ou de son handicap et sur l'ensemble du territoire. Elle contribue à la transition écologique en orientant les déplacements vers des modes moins consommateurs de ressources et en limitant l'accroissement des besoins de transports. Elle est nécessaire pour renforcer la cohésion nationale. Elle est indispensable au monde économique pour pérenniser la présence des entreprises dans les territoires, faciliter l'organisation de la circulation des marchandises et accéder à des marchés nouveaux. Elle vise à accompagner l'ensemble de ses territoires métropolitains et ultra-marins dans leur développement durable, en tenant compte de l'évolution des besoins et des nouvelles solutions disponibles.

Cette stratégie et les 5 programmes d'investissements prioritaires sont décrits dans le rapport annexé à la présente loi.

Tout en tenant compte de ces 5 priorités, l'Etat ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

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

Parmi les 3 scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario central, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des 10 prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des 5 priorités énoncées précédemment. C'est donc sur les bases de ce scénario central que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

Les enveloppes les plus importantes iront tout d'abord aux grands projets ferroviaires, et notamment aux lignes nouvelles.

Concernant le Grand Projet du Sud-Ouest, ce projet doit être réalisé avec le double objectif d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'Occitanie depuis la Nouvelle Aquitaine ou l'Ile-de-France et d'accroître l'utilisation du transport ferroviaire dans les déplacements autour des métropoles de Bordeaux et Toulouse en augmentant les capacités disponibles pour les transports du quotidien. Les travaux seront lancés dans la période 2018 – 2022 pour améliorer la capacité et la robustesse des circulations dans les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ces travaux procureront des gains en termes de capacité, robustesse et de régularité des circulations autour de ces deux métropoles et seront mis en service dans la période 2023 – 2027. Parallèlement, seront lancées en début de la période 2023 – 2027 les études pour la réalisation complète de l'itinéraire entre Bordeaux et Toulouse, qui pourra être phasée afin de prioriser les accès Sud de Bordeaux, les accès Nord de Toulouse et la section de ligne Toulouse – Agen. Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Bordeaux – Toulouse.

Concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), celle-ci vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. La déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'ensemble du projet a été renouvelée en 2018. Les études se poursuivront en vue de l'engagement en premier lieu des travaux de la section Montpellier-Béziers à horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 20 ans. Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Montpellier – Perpignan.

Concernant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), celle-ci a pour objectif d'améliorer les dessertes entre Paris, la Vallée de la Seine et les grandes villes normandes en termes de régularité, de fréquence et de rapidité. Il se compose de plusieurs sections : Paris – Mantes, Mantes – Evreux, Y de l'Eure, Rouen – Barentin (et gare nouvelle de Rouen), Barentin – Yvetot. La réalisation de ces sections sera phasée, en commençant par les sections les plus proches de Paris, indispensables pour faire face à l'accroissement des déplacements tant franciliens que normands. Les travaux en arrière gare de Paris Saint-Lazare seront engagés dans la période 2018 – 2022 afin de décroiser les flux et de renforcer prioritairement la régularité des trains normands et franciliens. Dans cette même période, les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la section Paris – Mantes ainsi que les études pour optimiser le dimensionnement de la future gare nouvelle de Rouen, préciser le tracé et définir les mesures de protection foncières sur la section Rouen – Barentin seront engagées. L'enquête publique de la section Paris – Mantes sera lancée au début de la période 2023 – 2027 dans la perspective d'un lancement des travaux de réalisation d'ici la fin de cette période. Parallèlement, les études se poursuivront pour préciser les autres composantes du projet (Mantes – Evreux, Y de l'Eure, Barentin – Yvetot), notamment pour arrêter les tracés dans les secteurs les plus sensibles.

Concernant la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, celle-ci doit permettre de constituer un système ferroviaire performant reliant les trois principales métropoles Marseille, Toulon et Nice. Il vise à faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en améliorant la qualité de l'offre de services ferroviaires. Les travaux de la 1ère phase du projet (aménagement du plateau de la gare Saint-Charles à Marseille, première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice, aménagement de la gare de la Pauline à l'est de Toulon) seront engagés dans la période 2018 – 2022. En parallèle, les études seront menées sur la 2ème phase du projet (gare souterraine de Marseille, 4e voie partielle dans la vallée de l'Huveaune, aménagement de la ligne classique Cannes – Nice, doublement de la bifurcation de Grasse) en vue d'un lancement de l'enquête d'utilité publique dans la période 2018 – 2022. Les études seront enfin poursuivies afin de préciser les tracés et les emplacements des gares nouvelles des phases ultérieures du projet.

Concernant la ligne nouvelle Roissy- Picardie, ce projet donne un accès ferroviaire direct entre la Picardie et l'aéroport de Roissy et, au-delà, le réseau des lignes à grande vitesse vers l'Est et le Sud de la France. Il répond aux besoins croissants de déplacements quotidiens vers le bassin d'emploi du Roissy, pour lesquels aucune alternative à la voiture individuelle n'existe aujourd'hui. Les études sur ce nouveau barreau "Roissy-Picardie", destiné aux usagers du quotidien, vont se poursuivre dans l'objectif de présenter le projet à l'enquête publique d'ici 2020 puis d'engager des premiers travaux dans la période 2018 – 2022.

Concernant la ligne Massy – Valenton, le projet consiste en la création d'une voie supplémentaire entre Massy et Valenton pour augmenter la capacité de ligne, augmenter sa robustesse et faciliter les liaisons TGV province-province depuis et vers l'ouest de la France, ainsi que les circulations RER et fret. La section Est de ce projet sera réalisée et mise en service dans la période 2018 – 2022 et les travaux de la section Ouest seront lancés afin de la mettre en service dans la période 2023 – 2027.

Concernant la ligne nouvelle entre Rennes et Redon, celle-ci doit permettre à la fois de renforcer les transports du quotidien avec une liaison performante proche d'une heure entre les deux métropoles régionales Rennes et Nantes et d'améliorer l'accessibilité du Finistère avec la région parisienne en rapprochant Quimper de Paris de l'objectif des trois heures. Sur la base du projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest, l'Etat s'engage ainsi à étudier en priorité la liaison entre Rennes et Redon. Les études préliminaires seront engagées dans la période 2018 – 2022.

Concernant la section transfrontalière Lyon-Turin, celle-ci vise notamment à développer le fret ferroviaire entre la France et l'Italie par une liaison performante offrant une alternative crédible aux tunnels routiers et ainsi à réduire les impacts environnementaux sur les territoires traversés, tout en contribuant à la desserte des grandes agglomérations du sillon alpin. Elle doit permettre de relancer et de sécuriser les échanges commerciaux entre la France et l'Italie, de développer le corridor est – ouest du réseau transeuropéen de transport dont elle constitue le maillon central, et ainsi de rééquilibrer les flux de marchandise en Europe. La France entend se placer dans le cadre des traités internationaux concernant la réalisation de la section transfrontalière. Les échanges sont en cours avec l'Italie pour préciser les modalités de cette réalisation, dans le cadre de la société de projet binationale qui bénéficiera de ressources dédiées pour ce qui concerne la participation française au financement de la section transfrontalière.

En complément de ces opérations qui consistent en la construction d'infrastructures nouvelles, 4 opérations majeures de modernisation sur des itinéraires existants seront menées.

Par l'ampleur des investissements concernés (qui portent tant sur l'infrastructure que sur les matériels roulants), par l'importance des gains de capacité, de temps de parcours ou de fiabilités apportés, ces programmes de modernisation auront un impact sur l'offre de transport équivalent à des infrastructures nouvelles. A ce titre, ils doivent être inscrits dans la programmation pluriannuelle des investissements dans les transports.

La modernisation de la ligne existante Dijon – Modane sera conduite pour lui permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les trafics de fret sur l'itinéraire international Lyon – Turin lors de la mise en service du tunnel de base et de faire face à l'accroissement des transports ferroviaires du quotidien. Il s'agit de réaliser des investissements à court terme sur la ligne classique et porter sa capacité à hauteur de 10 millions de tonnes de fret par an à l'ouverture du tunnel transfrontalier (2030), puis 15 millions de tonnes ensuite. Concernant les sections nouvelles entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel, les réflexions seront poursuivies pour déterminer les phasages pertinents afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics.

La modernisation de l'axe Le Mans – Angers – Nantes sera menée en complément des aménagements de fiabilité et de capacité qui seront réalisés à court terme. Le déploiement du système de signalisation ERTMS sur la ligne Le Mans – Angers – Nantes permettra de renforcer sa capacité et la régularité des circulations, et donc d'améliorer l'offre pour les liaisons nationales et régionales. Les études pour cette mise en œuvre seront lancées dans le quinquennat 2018 – 2022 afin d'en démarrer le déploiement dans la période 2023 – 2027.

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, dans le cadre du schéma directeur de la ligne Paris – Limoges – Toulouse. Cette modernisation portera sur l'infrastructure, avec plus d'un milliard d'euros de travaux de régénération programmés ainsi que des travaux de modernisation qui permettront progressivement de réduire de 30 mn le temps de trajet entre Paris, Limoges et le Sud de la ligne, ramenant notamment le temps de trajet entre Limoges et Paris à 2h50. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande par l'État dans ce quinquennat de 16 nouvelles rames afin de remplacer progressivement la totalité du matériel roulant de la ligne. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées, d'une fiabilité optimale et d'un confort renforcés.

Enfin, la ligne Paris – Clermont-Ferrand bénéficiera au cours des prochaines d'un programme de modernisation pour améliorer la qualité de service de ses usagers. Cette modernisation se fera dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris – Clermont-Ferrand qui prévoit une refonte de la grille de desserte, le renouvellement complet du matériel roulant (acquisition de 12 rames neuves dans le cadre d'un appel d'offre organisé par l'État), un programme de régénération de l'infrastructure de 760 M€ ainsi qu'un programme de modernisation afin d'améliorer la fiabilité et les temps de parcours. Par ailleurs, l'observatoire de la saturation de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon permettra d'éclairer dans quelle mesure le déploiement de la signalisation ERTMS permet d'éloigner cette perspective de saturation ainsi que l'échéance à laquelle la construction d'un itinéraire ferroviaire Paris – Orléans – Clermont-Ferrand - Lyon alternatif pourrait être nécessaire. Les dispositions seront prises pour réaliser les réservations foncières qui seraient nécessaires, notamment pour les entrées en Ile-de-France et dans la métropole lyonnaise.

Au-delà des grands projets ferroviaires, plusieurs grands projets routiers seront menés.

Quatre projets avec mise à péage qui ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, seront engagés d'ici 5 ans : le contournement Est de Rouen (création d'une autoroute en tracé neuf entre les autoroutes A28 et A13 contournant l'agglomération rouennaise), l'A154 entre Allaines et Nonancourt (mise à 2x2 voies des RN154 et 12), la liaison Toulouse-Castres (création d'une liaison autoroutière entre Verfeuil et Castres) et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier (achèvement de la mise à 2x2 voies dans le cadre d'une concession autoroutière).

Au-delà de ces sections nouvelles réalisées en concession, plusieurs autres liaisons sont à l'étude en vue d'un démarrage en vue d'un démarrage à moyen terme des travaux.

La liaison autoroutière A31bis dans le sillon lorrain sera tout d'abord renforcée. Le renforcement de cette liaison est rendue nécessaire par l'accroissement des trafics, en particulier les déplacements pendulaires transfrontaliers, et par les nuisances engendrées. Le choix sera fait de privilégier autant que possible des aménagements sur place pour limiter l'impact environnemental ; pour autant la construction de sections nouvelles sera nécessaire sur certaines sections. Le choix des variantes préférentielles, notamment pour les solutions en tracé neuf, aura lieu à l'issue de la concertation lancée fin 2018. Seront menées en priorités les études et procédures relatives aux aménagements prévus sur le secteur Nord, comprenant notamment la réalisation d'un contournement au droit de Thionville et l'élargissement de l'A31 au Nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Le recours à une concession est envisagé pour réaliser cette opération. L'ensemble des études seront réalisées dans la période 2018 – 2022, afin de réaliser les travaux dans la période 2023 – 2027. Pour le secteur Sud entre Toul et le nord de Nancy, le principe de l'aménagement à réaliser, aménagement à 2x2 voies entre Toul et Dieulouard ou aménagement sur place dans Nancy, reste à déterminer et sera notamment discuté lors de la concertation à venir. La section entre Nancy et Metz sera quant à elle aménagée progressivement sur crédits publics. Les études seront menées dans l'objectif de démarrer les travaux dans la période 2023 – 2027.

La liaison Fos – Salon sera également renforcée. Ce renforcement est rendu nécessairement tant par la croissance des déplacements du quotidien que par la nécessité de faciliter l'accès au Grand port maritime de Marseille. La réalisation d'une phase complémentaire d'études sur un parti d'aménagement non autoroutier moins impactant sur le plan environnemental et moins coûteux est nécessaire avant de saisir la Commission nationale du débat public. A l'issue du débat public, les études en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique seront engagées et menées dans la période 2018 – 2022.

Le projet de contournement sud d'Arles avancera vers sa réalisation. En vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le dossier technique sera repris pour intégrer les derniers éléments techniques, tenant compte notamment des enjeux environnementaux liés à la traversée du Rhône et à la proximité de la Camargue. Sur cette base, une nouvelle démarche de participation du public sera réalisée dans la période 2018 – 2022.

La Route Centre Europe Atlantique sera modernisée. Les travaux de la première phase du programme global d'aménagement de la RCEA dans sa section non concédée en Saône-et-Loire s'achèvent. Une nouvelle phase devrait démarrer en travaux fin 2019 afin d'aboutir au début de la période 2023 – 2027 à une mise à 2x2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire permettant de sécuriser ces deux itinéraires accueillant un important trafic poids lourds.

Enfin, l'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne est une priorité. Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A45, une concertation sera menée afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaire et routière 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.

Troisième mode de transport terrestre, le réseau de transport fluvial bénéficiera enfin d'un effort d'investissement de l'État en forte augmentation.

Le canal Seine-Nord Europe permettra d'assurer la connexion du bassin de la Seine au réseau des voies navigables du Nord de l'Europe pour les convois fluviaux à grand gabarit. La société du canal Seine-Nord-Europe, créée sous la forme d'un établissement public de l'Etat en mai 2017, sera transformée en établissement public local, en accord avec les collectivités territoriales concernées. Les travaux principaux devraient ainsi démarrer dans la période 2018 – 2022, en vue d'une mise en service progressive et devant s'achever d'ici la fin de la période 2023 – 2027.

L'aménagement de la Lys participe, avec la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, à la constitution du futur réseau fluvial à grand gabarit Seine-Escaut. Ce projet se situe à la fois en France, en Wallonie et en Flandre. Les travaux seront engagés dès 2020.

La mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO) constitue le débouché Sud du projet de canal Seine-Nord Europe et est indispensable à son plein effet. Ainsi, l'Etat accompagnera la réalisation des travaux dans un calendrier cohérent avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit permettre d'augmenter le gabarit de la Seine amont et d'étendre l'hinterland des ports du Havre et de Rouen jusqu'à la région Grand Est. Sa réalisation pourra être engagée à l'horizon de 10 ans.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
et solidaire
Transports

**Projet de loi
d'orientation des mobilités**

NOR : TRET1821032L/Bleue-2

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

CHAPITRE I^{ER}
ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITÉS DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

Article 1^{er}

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes. Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« II. - Elle peut également :

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

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

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

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

« 1° Elabore, selon le cas, le plan de mobilité prévu par l'article L. 1214-1 ou le plan de mobilité rurale prévu par l'article L. 1214-36-1. Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région peut élaborer un plan de mobilité ; dans ce cas, elle veille à le définir à l'échelle la plus pertinente, qui ne peut être supérieure à l'échelle du bassin de mobilité mentionné au septième alinéa de l'article L. 1215-1 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« II. - Ile-de-France Mobilités peut également :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« *Art. L. 2121-3-1.* - Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. A cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;

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

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

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

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

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

II. - Au deuxième alinéa du V de l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, la seconde phrase est complétée par le membre de phrase : « , y compris le montant des crédits alloués par le département à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains dans le cadre de la convention prévue à l'article L. 3111-8 du code des transports lorsque cette compétence est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi ».

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, certaines communautés d'agglomération et certaines communautés de communes, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de ce syndicat peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II
**RENFORCEMENT DE LA COORDINATION DES AUTORITES ORGANISATRICES DE MOBILITE
AU SERVICE DE L'INTERMODALITE**

Section 1
Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

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

« *CHAPITRE V*
« **MODALITES DE L'ACTION COMMUNE DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE**

« *Section 1*
« **Dispositions générales**

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

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

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

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

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

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

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

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

« *Art. L. 1231-5.* - Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

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

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

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

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

b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le département peut en être membre. » ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 2

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

Article 5

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Son dernier alinéa est supprimé ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19° Il est inséré, après la section 3 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie, une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Dispositions propres aux plans de mobilité rurale

« Sous-section 1

« Dispositions générales

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

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

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

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

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

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

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

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

« *Sous-section 2*
« *Dispositions diverses*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. - Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre Ier du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.

VIII. - La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est remplacée par les dispositions suivantes :

« *Section 3*
« *Plans de mobilité*

« *Art. L. 222-8.* - Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. ».

IX. - Les dispositions des VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

CHAPITRE III MOBILITE SOLIDAIRE

Article 6

I. - Après le sixième alinéa du I de l'article L. 1231-1-1 et après le septième alinéa du I de l'article L. 1231-3, créés, respectivement, par les 7° et 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

Article 7

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

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

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

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

CHAPITRE IV
MESURES SPECIFIQUES AUX OUTRE-MER

Article 8

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

1° Au début de son premier alinéa, est inséré le chiffre « I » ;

2° Il est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« II. - Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :

« 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;

« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »

II. - L'article L. 1811-2 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 1811-2.* - Pour l'application des dispositions des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, de celles des articles L.1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28 ayant un objet ainsi que de celles des articles L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »

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

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

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

VI. - A l'article L. 1831-1 du même code, les mots : « du chapitre IV » sont remplacés par les mots : « du chapitre V du titre Ier du livre Ier et des chapitres IV et V ».

VII. - A l'article L. 1841-1 du même code, les mots : « du chapitre IV » sont remplacés par les mots : « du chapitre V du titre Ier du livre Ier et des chapitres IV et V ».

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

CHAPITRE I^{ER}

ACCELERER L'OUVERTURE DES DONNEES ET LE DEVELOPPEMENT DES SERVICES NUMERIQUES

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9

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

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

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

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

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

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

« 2° Les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructures de transport, les gestionnaires de stationnement en ouvrage ou sur voirie et les fournisseurs de services de transports à la demande au sens du règlement mentionné au premier alinéa sont ceux désignés à l'article 2 de ce même règlement ;

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

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

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

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

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

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

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

« II. - Les dispositions de cet article sont également applicables à la métropole de Lyon.

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

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

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

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

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

« L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.

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

« III. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »

II. - Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au chapitre III :

a) L'intitulé de la section 3 est remplacée par les dispositions suivantes :

« Section 3

« Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;

b) L'article L. 1263-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 1263-4.* - Les personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 de ce même règlement, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre de ce règlement et des articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

« La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa et aux articles L. 1115-1 à L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa et des articles L. 1115-1 à L. 1115-3, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que co-contractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;

c) Le chapitre est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Dispositions d'application

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

2° L'article L. 1264-7 est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° Le non-respect des dispositions des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et des articles L. 1115-1 à L. 1115-3, par l'une des personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 9 de ce règlement. »

III. - La fourniture, par l'intermédiaire de l'interface numérique unique, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, pour le 1^{er} décembre 2021 au plus tard.

Article 10

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

« Section 2

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

« *Art. L. 1115-5.* - Les personnes mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 1115-1 collectent, chacune en ce qui la concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de ce même article.

« Ces données sont mises à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

« *Art. L. 1115-6.* - Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les personnes mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 1115-1 fournissent, chacune pour ce qui la concerne, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences, ou balises numériques, installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de ce même article.

« Ces données sont mises à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3. »

II. - Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille en priorité l'accessibilité, par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »

III. - Après l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-7-13 ainsi rédigé :

« *Art. L. 111-7-13.* - Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public fournissent l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences, ou balises numériques, installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations.

« Ces données sont mises à disposition dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3. »

IV. - La collecte et la fourniture des données prévues au I sont effectuées pour le 1^{er} décembre 2021 au plus tard.

Section 2

Services d'information et de billettique multimodales

Article 11

I. - Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« *Section 3*

« Services locaux d'information et de billettique multimodales

« *Art. L. 1115-7.* - Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

« *Art. L. 1115-8.* - Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.

« Les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements, pour ce qui concerne les services de transport qu'ils organisent ou subventionnent dans le ressort territorial d'une région ou dans une aire urbaine, les opérateurs de ces services ainsi que les prestataires à qui les collectivités territoriales ou leurs groupements ont confié la gestion du stationnement sont tenus de fournir au service numérique multimodal mentionné au premier alinéa, à la demande de la personne qui le constitue ou le développe, l'accès à leur service numérique de vente ou de réservation de services de transport et de stationnement, dans les conditions fixées par contrat. Cet accès permet au moins l'achat d'un titre de transport faisant partie de la gamme des titres destinés aux voyageurs occasionnels ou, après inscription éventuelle au service, le paiement ou la réservation de services de transport ou de stationnement.

« Les conditions financières prévues au contrat mentionné au deuxième alinéa sont raisonnables et définies sur la base de critères objectifs et pertinents. Ce contrat peut prévoir les modalités de présentation, par le service numérique multimodal, du service numérique de vente ou de réservation auquel il donne accès ainsi que l'échange d'informations entre les parties.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article. »

II. - Les dispositions de l'article L. 1115-7 du code des transports créé par le I entrent en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

CHAPITRE II

ENCOURAGER LES INNOVATIONS EN MATIERE DE MOBILITE

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

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

Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

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

Article 13

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Rendre accessible aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours certaines données des véhicules routiers connectés, y compris des systèmes d'aide à la conduite ou de navigation intégrés au véhicule, nécessaires à l'exercice de leurs missions;

2° Rendre accessibles certaines données événementielles ou d'état de délégation de conduite enregistrées, en cas d'accident de la route, aux officiers et agents de police judiciaire ainsi qu'aux organismes chargés des enquêtes accidents ;

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité et l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules.

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

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, afin de réduire les fractures sociales et territoriales en facilitant les expérimentations d'innovations de mobilités proposant des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses.

L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et en organise l'accès pour en faciliter l'évaluation. Cette ordonnance fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de sa publication.

Section 3

Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique**Article 15**

I. - L'article L. 1231-15 du code des transports est complété par les dispositions suivantes :

« Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais engagés par le conducteur tels que définis à l'article L. 3132-1.

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

II. - Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par les alinéas ainsi rédigés :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Ile-de-France Mobilités, seule ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

« Elle peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.

« Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.

« Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais engagés par le conducteur tels que définis à l'article L. 3132-1.

« L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »

III. - Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « label "autopartage" » sont insérés les mots : « ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ».

IV. - L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'Etat. »

Article 16

Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 130-9-1.* - I. - Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.

« Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l'objet de traitements automatisés, qui sont soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« II. - A la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l'usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, les services de police et de gendarmerie nationales peuvent également utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Dans ce cadre, les données issues de ces dispositifs peuvent également faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au I. Ces données ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes.

« III. - Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés au I et au II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être, après un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicules, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

« IV. - Les dispositifs mentionnés au I et au II sont mis en œuvre par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police. Ces dispositifs peuvent être mis en œuvre à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de la circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport. Dans ce cas, une convention entre l'Etat et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

Article 17

I. - L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° A la deuxième phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;

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

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment la nature des frais pris en considération. »

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plate-forme de vérifier le respect, par les entreprises de transport mises en relation, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

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

Article 18

Après l'article L. 1231-16 du code des transports, il est inséré un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-17.* - I. - L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Ile-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue par l'article L. 1241-1, peuvent, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, prévoir de soumettre les services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre service, sans station d'attache, et susceptibles à ce titre d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, à des prescriptions particulières, sur tout ou partie de son ressort territorial.

« II. - Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peuvent exclusivement porter sur :

« 1° Les informations relatives à la flotte d'engins ou de véhicules mis à disposition des utilisateurs, que l'opérateur doit transmettre à l'autorité organisatrice, relatives au nombre et aux caractéristiques de ces engins ou véhicules et au déploiement de cette flotte ;

« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

« III. - En cas de non-respect de ces prescriptions, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 euros.

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

Article 19

I. - A l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après les mots : « à des conditions d'aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

II. - A l'article L.3120-2-2 du même code, après les mots : « les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1, », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».

III. - Le chapitre III du titre II du livre Ier de la troisième partie du même code est ainsi modifié :

1° L'intitulé du chapitre est remplacé par l'intitulé suivant : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

2° Au début du chapitre, il est créé une section 1 intitulée : « Section 1 : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;

3° Après l'article L. 3123-1, il est créé une section 2 intitulée : « Section 2 : Les cycles à pédalage assisté » ainsi rédigée :

« Section 2
« *Les cycles à pédalage assisté*

« Art. L. 3123-2. - Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

« 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

« 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;

« 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;

4° Après l'article L. 3123-2, il est créé une section 3 intitulée : « Section 3- Dispositions communes » qui comprend l'article L. 3123-3.

Article 20

Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :

1° L'article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :

« A ce titre, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment :

« 1° Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme ;

« 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation de services ;

« 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;

« 4° Les mesures visant notamment :

« a) A améliorer les conditions de travail ;

« b) A prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;

« 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;

« 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;

« 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.

« La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.

« L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

« L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;

2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.

« Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;

3° L'article L. 7342-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 7342-4.* - L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

TITRE III DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

CHAPITRE I^{ER} METTRE LES MOBILITES ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITES QUOTIDIENNES

Article 21

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par l'alinéa suivant :

« Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles fixées par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

Article 22

I. - Après le titre VI du livre II de la première partie du code des transports, il est créé un titre VII ainsi rédigé :

« *TITRE VII*
« **MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITE**

« *CHAPITRE I^{ER}*
« **MOBILITES ACTIVES**

« *Section 1*
« **Dispositions générales**

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

« *Section 2*
« **Identification des cycles**

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

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

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

« *CHAPITRE II*
« **INTERMODALITE**

« *Section unique*
« **Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares**

« *Art. L. 1272-1.* - Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par le présent article sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

« *Art. L. 1272-2.* - Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

« La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, des plans de déplacement urbains. A défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle ainsi que les moyens d'accès, notamment la présence d'aménagements cyclables.

« Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret.

« *Art. L. 1272-3.* - La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'organisation des mobilités dans le ressort duquel ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères posés par le deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, la taille et les caractéristiques des équipements nécessaires.

« *Art. L. 1272-4.* - Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation d'un stationnement sécurisé pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée ou Ile-de-France Mobilités aux fins de trouver un emplacement de substitution. Si elle s'avère possible, la réalisation de l'équipement fait l'objet d'une convention. »

II. - A compter du 1^{er} janvier 2020 :

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

2° Dans l'article L. 1272-3 du code des transports, les mots : « , ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 » sont insérés après les mots : « les autres collectivités et personnes morales concernées, ».

III. - L'article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.

IV. - Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° Le III de l'article L. 111-5-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. - Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;

2° A l'article L. 111-5-3, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » et « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;

3° L'article L. 111-5-4 est ainsi modifié :

a) Au sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;

b) Après les mots : « dote le parc de stationnement d'infrastructures » sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;

c) Le septième alinéa est supprimé.

4° Les articles L. 111-5-2, L. 111-5-3 et L. 111-5-4, dans leur rédaction issue de la présente loi, deviennent respectivement les articles L. 111-3-10, L. 111-3-12 et L. 111-3-11 et prennent place dans la section 1 du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier.

CHAPITRE II

DEVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DES VEHICULES PROPRES

Article 23

I. - Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides

« *Art. L. 334-4.* - Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides, qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un fournisseur de leur choix titulaire de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1, n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens de cet article, mais une activité de prestation de service » ;

2° L'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« Par dérogation, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance. »

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

« Art. L. 111-3-3. - Le pré-équipement d'un parc de stationnement est défini comme l'ensemble des dispositifs nécessaires, hors câblage, pour faciliter économiquement et techniquement l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il comprend notamment la mise en place de gaines techniques et de tranchées ou de chemins de câble.

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

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

« 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Il en est de même :

« - pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;

« - pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« II. - Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés, y compris d'un décompte individualisé des consommations.

« Il en est de même :

« 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;

« 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.

« III. - Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments neufs à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, ou jouxtant de tels bâtiments :

« 1° Les dispositions du I ou du II sont applicables, pour les parcs comportant de 11 à 20 emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;

« 2° Les dispositions du I et du II s'appliquent aux parcs comportant plus de 20 emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.

« IV. - Pour l'application des dispositions des I à III :

« 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;

« 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;

« 3° Un décret en Conseil d'Etat fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« *Art. L. 111-3-5.* - Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

« Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de 20 places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

« *Art. L. 111-3-6.* - Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :

« 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

« 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne.

« *Art. L. 111-3-7.* - Pour l'application du b du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5 du code de l'énergie, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au IV du même article du même code. »

III. - L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.

IV. - Les deux dernières phrases de l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie sont supprimées à compter du 1^{er} janvier 2022.

Article 24

I. - Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° Les articles L. 111-6-4 et L. 111-6-5 deviennent respectivement les articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 et prennent place dans la section 1 du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier du même code, après l'article L. 111-3-7 ;

2° Au premier alinéa du nouvel article L. 111-3-8, après les mots : « locataire ou occupant de bonne foi » sont insérés les mots : « des places de stationnement », et l'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article. » ;

3° L'article L. 111-3-9 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 111-3-9. - Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. » ;

4° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier du code est abrogée.

II. - La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :

1° Au i de l'article 24, les mots : « couvertes ou » sont supprimés ;

2° A l'article 24-5 et au j de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé.

III. - Les dispositions de l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis sont applicables, dans leur rédaction issue de la loi du d'orientation des mobilités, aux assemblées générales convoquées à partir du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi.

Article 25

I. - Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation à l'alinéa précédent, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport, dans des conditions définies par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour mettre en place un mécanisme de soutien aux installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle.

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

CHAPITRE III
**DISPOSITIONS RELATIVES A LA PROMOTION DES USAGES PROPRES
ET A LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION**

Article 26

I. - L'article L. 3261-3-1 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 3261-3-1.* - L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant par l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que passager en covoiturage sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret.

« Au titre d'un même mois, le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celles prévues à l'article L. 3261-2 et à l'article L. 3261-3. »

II. - Au b du 19^o ter de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».

III. - Au e du 4^o du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue » sont remplacés par les mots : « les limites prévues ».

IV. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Article 27

I. - Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, au sein du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I de cet article. L'étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.

« Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.

« Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :

« a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées ;

« b) De deux ans pour les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert pour tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère mentionné à l'article L. 222-4 ; ».

II. - Le d du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article ».

III. - Au III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales, la première phrase est complétée par les mots : « , ainsi que le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article » et dans la deuxième phrase, après les mots : « Ce plan » sont insérés les mots : « climat-air-énergie territorial ».

Article 28

I. - L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » et les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;

2° Le I est ainsi modifié :

a) Les mots : « dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;

b) Il est complété par l'alinéa suivant :

« L'instauration d'une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. » ;

3° Le III est ainsi modifié :

a) Après les mots : « à la pollution atmosphérique, est » sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;

b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

c) Il est complété par les dispositions suivantes :

« Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de consultation et de mise à disposition du public.

« L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

« Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu par le 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée par le deuxième alinéa de ce 3°. »

II. - Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-4-2. - I. - Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions, ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.

« II. - La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police.

« Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.

« L'autorisation ne peut être délivrée que si :

« 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;

« 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle mis en œuvre au sein de la zone à faibles émissions et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;

« 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.

« Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés.

« La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées par les 1° à 3°.

« III. - Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues par ce I, faire l'objet de traitements automatisés soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du code de la route. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être, après un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

« Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

« Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1, et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa.

« Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'Etat, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

« IV. - Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus par le présent article sont mis en œuvre par l'Etat à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'Etat et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

CHAPITRE IV
AMELIORER LE CONTROLE DU MARCHE DES VEHICULES ET DES ENGINs MOBILES
NON ROUTIERS A MOTEUR

Article 29

I. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;

2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

III. - A l'article L. 130-6 du code de la route, après la référence : « L. 317-1 à L. 317-4-1 », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

TITRE IV PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

Article 30

I. - Le présent article fixe la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour la période 2019 - 2027.

Cette stratégie traduit les priorités de la présente loi. Elle vise plus précisément les quatre objectifs suivants :

1° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

2° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes les moins polluants ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements multimodaux ;

3° Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

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

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

1° L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

2° La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

3° Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements des itinéraires existants ;

4° Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;

5° Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.

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

II. - Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la présente stratégie d'investissements dans les transports, fixe les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France au titre de la programmation des investissements de l'Etat dans les transports annuellement sur la période 2019 - 2023 et précise les enjeux de programmation associés à l'horizon 2027.

III. - Les articles L. 1212-1 à L. 1212-3 du code des transports sont abrogés.

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{ER} RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE

Article 31

I. - Le code de la route est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;

2° Avant l'article L. 211-1, il est inséré un article L. 211-0-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 211-0-1. - I. - Informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222 13 et 433-5 du code pénal commis à l'encontre d'un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou d'un examinateur, agent public ou contractuel, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le représentant de l'Etat dans le département où l'infraction a été commise peut, dans les vingt-quatre heures suivants la transmission cette information, à titre provisoire, interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire. La durée de l'interdiction ne peut excéder deux mois pour les faits d'outrage et six mois pour les faits de violence.*

« II. - Quelle que soit sa durée, l'interdiction prononcée par le représentant de l'Etat dans le département cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.

« La mesure ordonnée par le représentant de l'Etat dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas de peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.

« La durée de l'interdiction administrative s'impute, le cas échéant, sur celle de la peine du même prononcée par le tribunal. » ;

3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;

b) Il est complété par les mots : « est obligatoirement prononcée. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée. » ;

4° L'article L. 224-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 224-1. - I. - Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :

« 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;

« 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1°. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au 1°. En cas d'état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;

« 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;

« 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2 ;

« 5° Lorsque le dépassement de 40 km/ h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué et lorsque le véhicule est intercepté ;

« 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection, et de priorités de passage ;

« 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

« II. - Les dispositions du I, hors les cas prévus au 5°, 6° et 7°, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

« III. - Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus au 5° et 7° du I. » ;

5° L'article L. 224-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 224-2. - I. - Le représentant de l'Etat dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :

« 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;

« 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2 ;

« 3° Le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué et lorsque le véhicule est intercepté ;

« 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection, et de priorités de passage ;

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

« II. - La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.

« III. - A défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;

6° A l'article L. 224-3, les mots : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacés par les mots : « au I » ;

7° A l'article L. 224-7, après les mots : « aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8 », sont insérés les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

8° A l'article L. 224-8, après les mots : « de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, » sont insérés les mots : « de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 » et après les mots : « aux dispositions des articles L. 234-1 et L. 234-8 », sont insérés les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;

9° A l'article L. 224-13, après les mots : « ou d'interdiction de délivrance du permis de conduire » sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :

a) Au 2°, après les mots : « restriction de délivrance du permis de conduire, » sont insérés les mots : « interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

b) Au 6°, après les mots : « interdiction de délivrance du permis de conduire, » sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

11° Après le 7° du I de l'article L. 234-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

12° Après le 6° du II de l'article L. 234-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

13° A l'article L. 234-13, les mots : « avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus. » sont remplacés par les mots : « avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. A l'issue de cette période d'interdiction, la commission médicale se prononce sur l'aptitude médicale à la conduite de l'intéressé. » ;

14° L'article L. 234-14 est abrogé ;

15° A l'article L. 234-16, après les mots : « sur le fondement du 7° de l'article L. 234-2 » sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;

16° Après le 7° du II des articles L. 235-1 et L. 235-3, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;

17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par neuf alinéas ainsi rédigés :

« I. - Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'Etat dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :

« 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;

« 2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ;

« 3° En cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ;

« 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;

« 5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ;

« 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.

« Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.

« Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées. » ;

b) Au début du deuxième alinéa, est inséré un « II. - » ;

c) Au deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'Etat prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I » ;

d) Au quatrième alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au II. Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;

18° Après le 17° du I de l'article L. 330-2, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

« 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;

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

19° Après l'article L. 343-1, il est inséré un article L. 343-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 343-2.* – Sont applicables en Polynésie française, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

«

| DISPOSITIONS APPLICABLES | DANS LEUR RÉDACTION |
|--------------------------|--------------------------------------|
| L. 325-1-2 | Résultant de la loi n du |

. » ;

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

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

«

| DISPOSITIONS APPLICABLES | DANS LEUR RÉDACTION |
|--------------------------|--------------------------------------|
| L. 325-1-2 | Résultant de la loi n du |

. »

II. - Après le 5° de l'article L. 511-13 du code de la consommation, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

III. - Au deuxième alinéa de l'article 712-2 du code pénal, après les mots : « nécessaire » sont insérés les mots : « ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique ».

IV. - Les dispositions du IV entrent en vigueur six mois après la publication de la présente loi.

V. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation, puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

Article 32

Après l'article L. 1631-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1631-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1631-5.* - Les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code, ne peuvent recourir à une équipe cynotechnique pour la recherche et la détection d'explosifs, que si cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à leurs environnements de travail spécifiques.

« Les conditions dans lesquelles cette certification est délivrée et les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes, sont fixées par voie réglementaire. »

Article 33

I. - L'article L. 2251-1-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2251-1-2.* - Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :

« - dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;

« - dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

« En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'aux échéances prévues par cet article.

« La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Ile-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.

« La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Ile-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Ile-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.

« L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

« Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1 du code des transports. »

II. - Le huitième alinéa de l'article L. 2251-1-2 dans sa rédaction issue du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Article 34

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;

2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.

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

CHAPITRE II

AMELIORER LA COMPETITIVITE DU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Article 35

I. - Après l'article L. 5312-14 du code des transports, il est inséré un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5312-14-1. - I. -* Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie législative du code général de la propriété des personnes publiques.

« Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

« Elle peut également prévoir qu'à son échéance le grand port maritime acquiert, dans des conditions qu'elle définit, des ouvrages, constructions, installations et biens réalisés ou acquis par le cocontractant, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant, ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4.

« II. - Toutefois, lorsque le contrat a pour objet l'exécution, pour les besoins exprimés par le grand port maritime, d'une prestation de services, celui-ci conclut des contrats de concession, auxquels sont applicables les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession à l'exception des articles 32 et de la section 2 du chapitre I^{er} du titre IV. »

II. - A l'article L. 5312-18 du même code, après les mots : « Ils définissent », est inséré le mot : « notamment ».

III. - Après le 5° de l'article L. 5713-1-1 du même code, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :

« 5° *bis* Au troisième alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l'article L. 5312-2. »

IV. - Le 2° de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :

1° A la troisième phrase, après les mots : « est conclue » sont ajoutés les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;

2° La quatrième phrase est supprimée.

Article 36

I. - L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :

1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe toutes modifications de nature à permettre la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'Etat et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;

2° De définir les relations entre l'établissement public local mentionné au 1° et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d'ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;

3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'Etat pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.

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

Article 37

I. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;

2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux autres, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1 avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;

3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres, en supprimant la limitation de durée des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, et permettre que soient mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites, notamment en cas de déplacement à l'étranger ;

4° Prendre les mesures nécessaires :

a) A l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;

b) A l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;

c) A l'application de la résolution MEPC.265(68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;

d) A la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;

e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes, les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre ;

f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence.

5° Prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 de ce même code des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels, et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre Ier du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports et identifier le service de santé au travail compétent ;

6° Définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 du code des transports, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées, et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du code des transports ;

7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :

a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, notamment l'obligation de jaugeage ;

b) De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;

c) D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;

d) De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;

e) D'étendre les prérogatives des agents des douanes, notamment en ce qui concerne le contrôle des marchandises ;

f) D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures toutes les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;

g) De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;

9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :

a) D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant la propriété des biens du domaine public fluvial et du domaine privé de l'Etat après déclassement ;

b) D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'Etat et de son domaine propre ;

c) De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;

10° Etendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du code des transports ;

11° Simplifier les procédures prévues par les quatrième et cinquième parties du code des transports et prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;

12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'Etat, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II. - L'ordonnance mentionnée au 1° du I est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Les ordonnances mentionnées aux 2° à 12° du I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication des ordonnances.

CHAPITRE III

OUTILS DE FINANCEMENT, DE REGULATION ET DE MODERNISATION

Article 38

I. - A l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région Ile-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6. »

II. - L'article L. 2142-2 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 2142-2.* - Dans la région Ile-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »

III. - L'article L. 2142-5 du même code est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnés à l'article L. 2142-2 » ;

2° Le deuxième alinéa est supprimé.

IV. - L'article L. 2142-7 du même code est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 de ce règlement. » ;

2° Au dernier alinéa, le mot : « régie » est remplacé par les mots : « Régie autonome des transports parisiens ».

Article 39

I. - Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

II. - Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du même code, après les mots : « des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».

III. - Après l'article L. 3111-16 du même code, il est inséré un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Ile-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

IV. - Le titre unique du livre III de la troisième partie du même code est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

« Chapitre VI

« DISPOSITIONS PROPRES AUX SERVICES DE BUS ORGANISES PAR ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

« Ce décret détermine :

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

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

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

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

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

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° Après avis de l'autorité organisatrice des services en région Ile-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Ile-de-France.

« *Art. L. 3316-2.* – Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au septième alinéa de l'article L. 3316-1 du présent code.

« *Art. L. 3316-3.* - Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »

V. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 40

I. - Le code de la route est ainsi modifié :

1° Au 8° de l'article L. 130-4, après le mot : « préfet », sont insérés les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;

2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;

3° Dans la première phrase de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code pénal l'obligation, de » ;

4° Il est inséré, dans le titre I^{er} du livre IV, un chapitre IX ainsi rédigé :

« CHAPITRE IX « PEAGES

« *Art. L. 419-1. - I. - Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.*

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

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

II. - L'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

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

2° Au troisième alinéa du II, après les mots : « indemnité forfaitaire, » sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;

3° Le dernier alinéa du III est complété par les dispositions suivantes : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule du contrevenant en cas de vente d'occasion. »

CHAPITRE IV MESURES DIVERSES

Article 41

I. - Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat.

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. » ;

2° A l'article L. 5343-3 :

a) Au quatrième alinéa, les mots : « au 1° de l'article L. 5343-9 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au cinquième alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

3° L'article L. 5343-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. A défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

« Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

4° Les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre III et les articles L. 5343-8 à L. 5343-14 qu'elles comprennent sont abrogés ;

5° Les sous-sections 3, 4 et 5 de la section 2 du chapitre III deviennent, respectivement, les sous-sections 1, 2 et 3, comprenant, respectivement, les articles L. 5343-15 à L. 5343-17, L. 5343-18 à L. 5343-20 et L. 5343-21 à L. 5343-22, tels que ces articles résultent des 6° à 10° du présent I ;

6° L'article L. 5343-15 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 5343-15.* – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;

7° A l'article L. 5343-16 :

a) Au premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », les mots : « au 1° de l'article L. 5343-9 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 5343-2 » et les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné, définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

c) Au troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés, établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 » ;

8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « , dans le cadre du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « , dans le cadre de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;

10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« *Art. L. 5343-21.* – Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.

« Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.

« La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.

« La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24. » ;

11° La section 3 du chapitre III et son article L. 5343-23 deviennent respectivement la section 4 du chapitre III et l'article L. 5343-24 ;

12° Il est rétabli au chapitre III une section 3 intitulée : « Caisses de compensation des congés payés » et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5343-23.* – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.

« Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.

« Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.

« Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;

13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.

II. - La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de publication de la présente loi au *Journal Officiel* de la République française est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard six mois après cette date de publication. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.

Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la Caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la Caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.

Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargées des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 du même code résultant du I. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du même code.

Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.

III. - Les dispositions du I entrent en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II.

Article 42

I. - A l'article L. 1321-2 du code des transports :

1° Au 1°, après les mots : « de trois mois », sont insérés les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration ; »

2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacations dans les entreprises de transport routier. »

II. - Après l'article L. 3311-1 du même code, il est inséré un article L. 3311-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3311-2.* - Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi ayant pour objet de compléter et moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, et notamment de redéfinir les servitudes actuellement applicables, d'autoriser le gestionnaire d'infrastructures à imposer des prescriptions pour préserver la sécurité des installations ferroviaires et des propriétés riveraines, de renforcer certaines interdictions, et de permettre au gestionnaire d'infrastructures d'intervenir en cas de défaillance des riverains.

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

Article 44

I. - L'article L. 6214-5 du code des transports et la dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils sont abrogés.

II. - L'article L. 6772-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 6772-1.* - Sous la seule réserve des adaptations prévues par le présent chapitre et sauf mention contraire dans le tableau ci-après, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

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

III. - L'article L. 6782-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 6782-1. - Sous la seule réserve des adaptations prévues par le présent chapitre et sauf mention contraire dans le tableau ci-après, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

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

| | |
|------------------------|--|
| L.6232-1 à L.6232-4 | |
| L.6232-5 | Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 |
| L.6232-6 à L.6232-9 | |
| L.6232-10 | Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 |
| L.6232-11 | |
| L.6232-12 et L.6232-13 | Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 |

IV. - L'article L. 6792-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 6792-1.* - Sous la seule réserve des adaptations prévues par le présent chapitre et sauf mention contraire dans le tableau ci-après, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

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

Rapport annexe à la loi d'orientation des mobilités

Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'Etat en matière de transports et de mobilité définies à l'article 23 *ter* A de cette loi.

Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

I. – La programmation des investissements

Cette programmation traduit **des choix et des priorités**.

Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'Etat dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'Etat dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

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

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

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. Elle suppose la mise en place de ressources additionnelles pérennes au profit de l'AFITF, à hauteur de 500 M€ par an à partir de 2020. Une actualisation de la trajectoire pourra être réalisée en fonction des modalités précises de mise en œuvre de cette nouvelle ressource ou de l'évolution du produit des autres ressources affectées à l'AFTIF. Avec cette programmation, les calendriers présentés seront techniquement et financièrement tenus. Il s'agit donc d'une feuille de route précise, tout autant que d'une ambition.

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

- améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

- accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

- contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

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

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

- entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

- désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

- accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;

- développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;

- renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

II. – Les programmes d'investissement prioritaires

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

L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l'avenir.

Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

Ces dix dernières années, l'Etat a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.

Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'Etat). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. **Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022.** Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.

La sécurité et viabilité du réseau constitue l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.

Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

Concernant le **réseau fluvial**, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'Etat, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

L'Etat augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.

En matière **ferroviaire**, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'Etat de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'Etat apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité (notamment de mise en sécurité des passages à niveau), de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan Etat-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire.

Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. A l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeure trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Ile-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Ile-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'Ile-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Ile-de-France), associant Etat, collectivités locales ou SNCF. L'Etat prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'Etat prévoit donc de porter un programme concernant **une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan Etat-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans**, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan Etat-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à **une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active**, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

En zone dense, l'Etat privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).

A cet effet, l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

- 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

- 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;

- 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. **L'Etat investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.**

L'Etat soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan Etat-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

En complément de ces investissements, l'Etat confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

III. - L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

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

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

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

Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.

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