

N° 339

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 février 2019

LETTRE RECTIFICATIVE

au projet de loi d'orientation des mobilités,

(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

PRÉSENTÉE PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

À

M. LE PRÉSIDENT DU SÉNAT

(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

et **PROJET DE LOI n° 157 rectifié** (2018-2019)

d'orientation des mobilités

(Rédaction résultant de la lettre rectificative)

Table des matières

	<u>Pages</u>
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	5
LETTRE RECTIFICATIVE	9
PROJET DE LOI N° 157 RECTIFIÉ	15
ÉTUDE D'IMPACT	119
AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.....	141

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le 3 octobre 2018 et le 26 novembre 2018 le Gouvernement a respectivement déposé au Sénat le projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français et le projet de loi d'orientation des mobilités.

À la suite d'un examen en première lecture par le Sénat du projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français, le Gouvernement a souhaité que le projet de loi d'orientation des mobilités reprenne les dispositions concernant le secteur des transports ferroviaires. Il s'agit des articles 19 à 23 du projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français qui deviennent les articles 46 à 50 du projet de loi d'orientation des mobilités. C'est l'objet du 3^o de l'article unique de la présente lettre rectificative.

Dans le cadre de la politique de réduction de la production normative et de simplification de la vie administrative qu'il a entreprise, le Gouvernement a mené un travail de recensement et d'analyse de l'opportunité de l'ensemble des sur-transpositions identifiées en droit français, en vue de supprimer celles qui ne correspondent à aucune priorité nationale identifiée et qui pèsent, de façon injustifiée, sur la compétitivité et l'attractivité de la France en Europe.

L'**article 46** ainsi inséré au projet de loi d'orientation des mobilités a pour objet de prendre en compte l'ensemble des exemptions relatives au champ d'application de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. La nouvelle rédaction de l'article L. 2122-2 du code des transports permettra ainsi de dispenser i) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation des services urbains et suburbains de transports ferroviaires de voyageurs et ii) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise de transport ferroviaire jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau, des règles relatives aux obligations applicables en matière de gestion des installations de service ainsi que de celles relatives à la régulation. L'objectif de cette mesure est de faciliter le fonctionnement et

la gestion de certaines entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de transport ferroviaire de marchandises.

L'**article 47** a pour objet de transposer les dispositions de l'article 2.1 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. La nouvelle rédaction de l'article L. 2122-4 du même code permettra ainsi de dispenser de l'application des règles de séparation comptable les entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire, si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

L'**article 48** vise à faire usage de toutes les possibilités d'exonérer certaines entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence pour exercer une activité de transport, prévues par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Sont ainsi introduites en droit français trois nouvelles exonérations, concernant les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes (article 2.2 a de la directive), les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire (article 2.2 c de la directive) et les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure » (article 2.2 d de la directive).

L'**article 49** modifie l'article L. 2123-3-6 du code des transports pour le mettre en cohérence avec les obligations issues de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012. Il s'agit de préciser la procédure applicable aux candidats souhaitant accéder à des installations de service.

L'**article 50** supprime, conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, l'obligation pour les conducteurs de train d'être titulaire d'une licence pour exercer leur activité professionnelle et d'une attestation précisant les infrastructures et le matériel roulant pour lesquels ils sont habilités à conduire, dès lors qu'ils opèrent sur : « les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste

du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers ou de marchandises », « les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises » et « les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire ». L'article L. 2221-8 du même code est modifié en ce sens.

Par ailleurs, l'arrêt du recrutement au statut de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) à partir du 1er janvier 2020 impose de disposer d'instruments juridiques permettant de s'assurer que la branche ferroviaire se dotera d'une convention collective complète comportant des garanties sociales adaptées et applicables à tous les salariés d'ici le 31 décembre 2019.

L'**article 32** de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a donc habilité le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour « favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé ».

Le déroulement actuel des négociations dans la branche ne nécessite pas de mise en œuvre immédiate d'un tel dispositif. Toutefois, il est important qu'il puisse être activé par le Gouvernement à compter du 31 décembre 2019 en cas d'échec des négociations. Les 1° et 2° de la lettre rectificative prévoient en conséquence l'insertion d'un article 43 qui permet de renouveler l'habilitation du Gouvernement pour une période de neuf mois à compter de la promulgation de la loi.

Lettre rectificative

LETTRE RECTIFICATIVE AU PROJET DE LOI

d'orientation des mobilités

Article unique

Le projet de loi d'orientation des mobilités est ainsi modifié :

1° Après l'article 42, il est inséré un article 43 ainsi rédigé :

« Art. 43. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019.

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

2° Les articles 43 et 44 deviennent respectivement les articles 44 et 45 ;

3° Après l'article 44, devenu article 45, il est inséré les articles 46 à 50 ainsi rédigés :

« Art. 46. – Le I de l'article L. 2122-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

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

« Art. 47. – L'article L. 2122-4 du même code est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire, si elles

n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Lorsqu'une telle entreprise est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise exploitant des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, aucun fonds public versé à l'une de ces deux entreprises ne peut être affecté à l'autre, et leurs comptes doivent être tenus de façon à permettre le suivi de cette interdiction ainsi que le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales.

« Art. 48. – Le deuxième alinéa de l'article L. 2122-10 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

« – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

« – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

« – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales réservées à un usage strictement historique ou touristique ;

« – qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

« – qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

« Art. 49. – L'article L. 2123-3-6 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2123-3-6. – Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s'est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette

installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par l'article 15 du règlement 2017/2177/UE de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

« Art. 50. – Le dernier alinéa de l'article L. 2221-8 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :

« 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

« 2° Les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;

« 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

« Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux et infrastructures mentionnés aux 1° et 2°. »

Projet de loi n° 157 rectifié (2018-2019)

d'orientation des mobilités

(rédaction résultant de la lettre rectificative n° 339, 2018-2019)

Projet de loi d'orientation des mobilités

TITRE I^{ER}

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

CHAPITRE I^{ER}

Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

Article 1^{er}

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Dans l'intitulé du livre I^{er} de la première partie ainsi qu'aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « droit au transport » sont remplacés par les mots : « droit à la mobilité » ;
- ③ 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 » ;
- ④ 3° L'article L. 1111-3 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑤ « *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.
- ⑥ « La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. » ;
- ⑦ 4° 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 » ;
- ⑧ 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 » ;

- ⑨ 6° L'article L. 1231-1 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑩ « *Art. L. 1231-1. – I. –* Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au 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.
- ⑪ « 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.
- ⑫ « 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.
- ⑬ « 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.
- ⑭ « 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.

- ⑮ « 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.
- ⑯ « A défaut de convention, une commission locale pour l’évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l’assemblée délibérante du groupement concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l’article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- ⑰ « A défaut d’accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l’État dans la région. » ;
- ⑱ 7° Il est inséré, après l’article L. 1231-1, un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :
- ⑲ « *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 :
- ⑳ « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ㉑ « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ㉒ « 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 ;
- ㉓ « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l’article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;
- ㉔ « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ㉕ « II. – Elle peut également :
- ㉖ « 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 ;

- ②⑦ « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ②⑧ « 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.
- ②⑨ « III. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, elle :
- ③⑩ « 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 ;
- ③① « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. » ;
- ③② 8° Après l'article L. 1231-2, sont insérés deux articles ainsi rédigés :
- ③③ « *Art. L. 1231-3. – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.*
- ③④ « A ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour organiser :
- ③⑤ « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- ③⑥ « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- ③⑦ « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;
- ③⑧ « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;
- ③⑨ « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- ④⑩ « II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité.

- ④① « *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.
- ④② « 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. » ;
- ④③ 9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;
- ④④ 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 » ;
- ④⑤ 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 » ;
- ④⑥ 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 » ;
- ④⑦ 13° L'article L. 1241-1 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ④⑧ « *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 :
- ④⑨ « 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens des dispositions du II de l'article L. 1231-2 ;
- ⑤⑩ « 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;
- ⑤⑪ « 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;

- ⑤2 « 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 ;
- ⑤3 « 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.
- ⑤4 « II. – Ile-de-France Mobilités peut également :
- ⑤5 « 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 ;
- ⑤6 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destinés aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ⑤7 « 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.
- ⑤8 « III. – Ile-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, il :
- ⑤9 « 1° Elabore le plan de mobilité prévu par l'article L. 1214-9 ;

- ⑥0 « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;
- ⑥1 « 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8. » ;
- ⑥2 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 » ;
- ⑥3 15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :
- ⑥4 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 » ;
- ⑥5 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 » ;
- ⑥6 16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :
- ⑥7 « *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. » ;
- ⑥8 17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑥9 « *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.

- ⑦⑩ « 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. » ;
- ⑦⑪ 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 » ;
- ⑦⑫ 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, ».
- ⑦⑬ 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 ».
- ⑦⑭ 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.
- ⑦⑮ 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

- ① I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de sa deuxième partie est remplacé par l'intitulé suivant : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ③ 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 » ;
- ④ 3° L'article L. 2333-66 est remplacé par les dispositions suivantes :
⑤ « *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés 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. » ;
- ⑥ 4° L'article L. 2333-67 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début de son premier alinéa, le chiffre « I » est supprimé ;
- ⑧ 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, » ;
- ⑨ 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 ;
- ⑩ d) A son quatorzième alinéa, les mots : « de transports urbains » sont supprimés ;
- ⑪ 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 » ;
- ⑫ f) Dans la première phrase de son dix-septième alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;
- ⑬ g) Aux troisième, cinquième et quinzième alinéas, les mots « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des mobilités » ;

- ⑭ 5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :
- ⑮ a) Dans sa première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;
- ⑯ 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 » ;
- ⑰ 6° A l'article L. 2333-70, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ⑱ 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 » ;
- ⑲ 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 » ;
- ⑳ 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 » ;
- ㉑ 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 » ;
- ㉒ 11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :
- ㉓ a) La première phrase de son premier alinéa est remplacée par les dispositions suivantes :
- ㉔ « 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. » ;

- ②5 *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 » ;
- ②6 *c)* L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ②7 « 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. » ;
- ②8 12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :
- ②9 *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 » ;
- ③0 *b)* Le I de l'article L. 5722-7-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③1 « 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. »
- ③2 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

- ① 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 :
- ② 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 ;
- ③ 2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;
- ④ 3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.
- ⑤ 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 :
- ⑥ 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 ;
- ⑦ 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.
- ⑧ III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

CHAPITRE II

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

Section 1

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre ainsi rédigé :
- ③ « CHAPITRE V
- ④ « *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité*
- ⑤ « Section 1
- ⑥ « *Dispositions générales*
- ⑦ « Art. L. 1215-1. – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II 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 :
- ⑧ « 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public ;
- ⑨ « 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ou aires ;
- ⑩ « 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- ⑪ « 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- ⑫ « 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

- ⑬ « Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite. » ;
- ⑭ 2° Après l'article L. 1231-4, il est inséré un article L. 1231-5 ainsi rédigé :
- ⑮ « *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.
- ⑯ « 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.
- ⑰ « 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. » ;
- ⑱ 3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :
- ⑲ 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 » ;
- ⑳ b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ㉑ « Le département peut en être membre. » ;
- ㉒ 4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :
- ㉓ a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;
- ㉔ 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, » ;
- ㉕ 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 :
- ㉖ « 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. » ;

⑳ 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.

㉑ II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

㉒ 1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est remplacé par les dispositions suivantes :

㉓ « 7° A l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares. » ;

㉔ 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

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

② 1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

③ 2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est remplacé par l'intitulé : « Les plans de mobilité » ;

④ 3° L'article L. 1214-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

⑤ « *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;

⑥ 4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :

⑦ a) A son premier alinéa, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;

⑧ b) Son deuxième alinéa est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;

- ⑨ 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 » ;
- ⑩ d) A son quatrième alinéa, les mots : « et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » sont supprimés ;
- ⑪ e) Son cinquième alinéa est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- ⑫ 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 » ;
- ⑬ 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 » ;
- ⑭ h) Son dixième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑮ « 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 ; » ;
- ⑯ 5° A l'article L. 1214-3, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- ⑰ 6° L'article L. 1214-4 est ainsi modifié :
- ⑱ 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 » ;
- ⑲ b) A son second alinéa, le mot : « précise » est remplacé par les mots : « peut préciser » ;

- ⑳ 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 » ;
- ㉑ 8° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;
- ㉒ 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 » ;
- ㉓ 10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :
- ㉔ 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 » ;
- ㉕ 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, » ;
- ㉖ 11° L'article L.1214-12 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉗ « *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. » ;
- ㉘ 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 » ;
- ㉙ 13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :
- ㉚ a) A son deuxième alinéa, après les mots : « départementaux et régionaux, », sont insérés les mots : « aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;
- ㉛ b) Son dernier alinéa est supprimé ;

- ③② 14° Avant le premier alinéa de l'article L. 1214-16, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ③③ « 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. » ;
- ③④ 15° Il est inséré, après l'article L. 1214-23-1, un article L. 1214-23-2 ainsi rédigé :
- ③⑤ « *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.
- ③⑥ « 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. » ;
- ③⑦ 16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- ③⑧ 17° Il est inséré, après l'article L. 1214-29, un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :
- ③⑨ « *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. » ;

④① 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 » ;

④② 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 :

④③ « Section 4

④④ « *Dispositions propres aux plans de mobilité rurale*

④⑤ « Sous-section 1

④⑥ « *Dispositions générales*

④⑦ « 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.

④⑧ « 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.

④⑨ « Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.

④⑩ « 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.

④⑪ « 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.

④⑫ « 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.

④⑬ « 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.

⑤③ « 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.

⑤④ « *Sous-section 2*

⑤⑤ « *Dispositions diverses*

⑤⑥ « *Art. L. 1214-36-2.* – Les dispositions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

⑤⑦ 20° La section 4 du même chapitre IV devient la section 5.

⑤⑧ 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.

⑤⑨ 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.

⑥⑩ 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 ».

⑥⑪ 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.

- ⑥2 V. – Le code de l’urbanisme est ainsi modifié :
- ⑥3 1° Au dernier alinéa de l’article L. 123-1, après les mots : « activités industrielles », est inséré le mot : « logistiques, » ;
- ⑥4 2° L’article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥5 « 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. »
- ⑥6 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.
- ⑥7 VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l’urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.
- ⑥8 VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l’environnement est remplacée par les dispositions suivantes :
- ⑥9 « *Section 3*
- ⑦0 « *Plans de mobilité*
- ⑦1 « *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. ».
- ⑦2 IX. – Les dispositions des VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

CHAPITRE III

Mobilité solidaire

Article 6

- ① 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 :
- ② « 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. »
- ③ 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 :
- ④ « 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

- ① I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;
- ③ 2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs. »
- ⑤ II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

- ⑦ III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

CHAPITRE IV

Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8

- ① I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début de son premier alinéa, est inséré le chiffre « I » ;
- ③ 2° Il est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :
- ⑤ « 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;
- ⑥ « 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »
- ⑦ II. – L'article L. 1811-2 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑧ « *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. »

- ⑨ 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 ».
- ⑩ IV. – A l'article L. 1811-3 du même code, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.
- ⑪ V. – A l'article L. 1811-4 du même code, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.
- ⑫ VI. – A l'article L. 1831-1 du même code, les mots : « du chapitre IV » sont remplacés par les mots : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».
- ⑬ VII. – A l'article L. 1841-1 du même code, les mots : « du chapitre IV » sont remplacés par les mots : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».
- ⑭ VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du même code est ainsi modifié :
- ⑮ 1° Après l'article L. 1851-1, il est inséré un article L. 1851-1-1 ainsi rédigé :
- ⑯ « *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. » ;
- ⑰ 2° Le chapitre est complété par un article L. 1851-5 ainsi rédigé :
- ⑱ « *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. »
- ⑲ IX. – A l'article L. 2331-1 du même code, après les mots : « L. 2112-1, » sont insérés les mots : « L. 2121-3-1, ».

- ⑳ 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}

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

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé du chapitre V est remplacé par l'intitulé suivant : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;
- ③ 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 » ;
- ④ 3° L'article L. 1115-1 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑤ « *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux :
- ⑥ « 1° Les autorités chargées des transports au sens du règlement mentionné au premier alinéa sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;

- ⑦ « 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 ;
- ⑧ « 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 ;
- ⑨ « 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 ;
- ⑩ « 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;
- ⑪ « 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. » ;
- ⑫ 4° Après l'article L. 1115-1, sont insérés les articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :
- ⑬ « *Art. L. 1115-2.* Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, 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.

- ⑭ « 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.
- ⑮ « II. – Les dispositions de cet article sont également applicables à la métropole de Lyon.
- ⑯ « 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.
- ⑰ « *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'État pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
- ⑱ « *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.
- ⑲ « 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.
- ⑳ « 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.

- ⑳ « L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.
- ㉑ « II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur 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.
- ㉒ « III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »
- ㉓ II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ㉔ 1° Au chapitre III :
- ㉕ a) L'intitulé de la section 3 est remplacée par les dispositions suivantes :
- ㉖ « *Section 3*
- ㉗ « *Règlements des différends en matière de mise à disposition des données* » ;
- ㉘ b) L'article L. 1263-4 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉙ « *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.
- ㉚ « La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa 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.

- ③② « 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.
- ③③ « 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. » ;
- ③④ c) Le chapitre est complété par une section 4 ainsi rédigée :
- ③⑤ « *Section 4*
- ③⑥ « *Dispositions d'application*
- ③⑦ « *Art. L. 1263-5.* – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ;
- ③⑧ 2° L'article L. 1264-7 est complété par un 9° ainsi rédigé :
- ③⑨ « 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. »
- ④⑩ 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

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

② « Section 2

③ « *Collecte et mise à disposition des données sur les déplacements*

④ « des personnes handicapées ou à mobilité réduite

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

⑥ « 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.

⑦ « *Art. L. 1115-6.* – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les personnes mentionnées aux 1^o et 2^o de l'article L. 1115-1 fournissent, chacune pour ce qui la concerne, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences, ou balises numériques, installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4^o à 6^o de ce même article.

⑧ « 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. »

⑨ 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. »

- ⑩ 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 :
- ⑪ « *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.
- ⑫ « 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. »
- ⑬ 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

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

- ⑤ « *Art. L. 1115-8.* – Lorsqu’un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l’usager, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d’induire l’usager en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l’identité de l’usager ou à une considération commerciale.
- ⑥ « 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.
- ⑦ « 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.
- ⑧ « Un décret en Conseil d’État précise les conditions d’application du présent article. »
- ⑨ 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 matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par 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.
- ② Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.
- ③ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 13

- ① 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 :
- ② 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;
- ③ 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 ;

- ④ 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.
- ⑤ 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

- ① 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.
- ② 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

- ① I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est complété par les dispositions suivantes :
- ② « 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.
- ③ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ④ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais engagés par le conducteur tels que définis à l'article L. 3132-1.

- ⑤ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑥ 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 :
- ⑦ « 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.
- ⑧ « 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.
- ⑨ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑩ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais engagés par le conducteur tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑪ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑫ 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 ».
- ⑬ IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑭ « 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'État. »

Article 16

- ① Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 130-9-1. – I. –* Lorsque l'usage d'une voie de circulation a été réservé par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions , 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.
- ③ « 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.
- ④ « 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.

- ⑤ « 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.
- ⑥ « Lorsque la consultation de l'un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.
- ⑦ « 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.
- ⑧ « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.
- ⑨ « IV. – Les dispositifs mentionnés au I et au II sont mis en œuvre par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Ces dispositifs peuvent être mis en œuvre à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de la circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport. Dans ce cas, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

Article 17

- ① I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 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 ;
- ③ 2° Il est complété par un second alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment la nature des frais pris en considération. »
- ⑤ 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.
- ⑥ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 18

- ① Après l'article L. 1231-16 du code des transports, il est inséré un article L. 1231-17 ainsi rédigé :
- ② « *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.

- ③ « 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 :
- ④ « 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 ;
- ⑤ « 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;
- ⑥ « 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.
- ⑦ « 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.
- ⑧ « IV. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 19

- ① 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, ».
- ② 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, ».
- ③ III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du même code est ainsi modifié :
- ④ 1° L'intitulé du chapitre est remplacé par l'intitulé suivant : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;
- ⑤ 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 ;

- ⑥ 3° Après l'article L. 3123-1, il est créé une section 2 intitulée : « Section 2 : Les cycles à pédalage assisté » ainsi rédigée :

⑦ « Section 2

⑧ « *Les cycles à pédalage assisté*

- ⑨ « Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :

⑩ « 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

⑪ « 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;

⑫ « 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;

- ⑬ 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

- ① Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :

② 1° L'article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :

③ « 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 :

④ « 1° Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme ;

⑤ « 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation de services ;

- ⑥ « 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;
- ⑦ « 4° Les mesures visant notamment :
- ⑧ « a) A améliorer les conditions de travail ;
- ⑨ « 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 ;
- ⑩ « 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑪ « 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑫ « 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;
- ⑬ « 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.
- ⑭ « La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.
- ⑮ « L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.
- ⑯ « L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;

- ⑰ 2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑱ « Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.
- ⑲ « Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;
- ⑳ 3° L'article L. 7342-4 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉑ « *Art. L. 7342-4.* – L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

TITRE III

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

CHAPITRE I^{ER}

Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

Article 21

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par l'alinéa suivant :
- ② « 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

- ① I. – Après le titre VI du livre II de la première partie du code des transports, il est créé un titre VII ainsi rédigé :
- ② « *TITRE VII*

③ « **MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITE**

④ « **CHAPITRE I^{ER}**

⑤ «**Mobilités actives**

⑥ « **Section 1**

⑦ « **Dispositions générales**

⑧ « *Art. L. 1271-1.* – Les mobilités actives sont l’ensemble des modes de déplacements 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.

⑨ « **Section 2**

⑩ « **Identification des cycles**

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

⑫ « *Art. L. 1271-3.* – Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles 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.

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

- ⑭ « CHAPITRE II
- ⑮ «*Intermodalité*
- ⑯ « *Section unique*
- ⑰ « *Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares*
- ⑱ « *Art. L. 1272-1.* – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par 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.
- ⑲ « *Art. L. 1272-2.* – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.
- ⑳ « La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, 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.
- ㉑ « Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret.
- ㉒ « *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.

- ②③ « *Art. L. 1272-4.* – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l’article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l’installation 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. »
- ②④ II. – A compter du 1^{er} janvier 2020 :
- ②⑤ 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 » ;
- ②⑥ 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, ».
- ②⑦ III. – L’article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.
- ②⑧ IV. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :
- ②⑨ 1° Le III de l’article L. 111-5-2 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ③⑩ « III. – Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;
- ③⑪ 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 ;
- ③⑫ 3° L’article L. 111-5-4 est ainsi modifié :
- ③⑬ 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 ;
- ③⑭ b) Après les mots : « dote le parc de stationnement d’infrastructures » sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;
- ③⑮ c) Le septième alinéa est supprimé.

- ③⑥ 4° Les articles L. 111-5-2, L. 111-5-3 et L. 111-5-4, dans leur rédaction issue de la présente loi, deviennent respectivement les articles L. 111-3-10, L. 111-3-12 et L. 111-3-11 et prennent place dans la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er}.

CHAPITRE II

Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Article 23

- ① I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

- ② 1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

- ③ « Section 3

- ④ « *Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides*

- ⑤ « Art. L. 334-4. – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides, 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 » ;

- ⑥ 2° L'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 est complété par deux phrases ainsi rédigées :

- ⑦ « 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. »

- ⑧ II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par les articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

- ⑨ « 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.

- ⑩ « 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 :
- ⑪ « 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 ;
- ⑫ « 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.
- ⑬ « Il en est de même :
- ⑭ « – 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 ;
- ⑮ « – 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.
- ⑯ « 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.
- ⑰ « Il en est de même :
- ⑱ « 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 ;
- ⑲ « 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.

- ⑳ « III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments neufs à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, ou jouxtant de tels bâtiments :
- ㉑ « 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 ;
- ㉒ « 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.
- ㉓ « IV. – Pour l’application des dispositions des I à III :
- ㉔ « 1° Une rénovation est qualifiée d’importante lorsque son montant représente un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;
- ㉕ « 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 ;
- ㉖ « 3° Un décret en Conseil d’État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d’alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.
- ㉗ « *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.
- ㉘ « 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.
- ㉙ « *Art. L. 111-3-6.* – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :
- ㉚ « 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 ;
- ㉛ « 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.

- ③② « *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. »
- ③③ 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.
- ③④ 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

- ① I. – Le code de la construction et de l’habitation est ainsi modifié :
- ② 1° Les articles L. 111-6-4 et L. 111-6-5 deviennent respectivement les articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 et prennent place dans la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du même code, après l’article L. 111-3-7 ;
- ③ 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 :
- ④ « Un décret en Conseil d’État fixe les modalités d’application du présent article. » ;
- ⑤ 3° L’article L. 111-3-9 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑥ « *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.

- ⑦ « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;
- ⑧ 4° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code est abrogée.
- ⑨ II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :
- ⑩ 1° Au *i* de l'article 24, les mots : « couvertes ou » sont supprimés ;
- ⑪ 2° A l'article 24-5 et au *j* de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé.
- ⑫ 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

- ① I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « 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. »
- ③ 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.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

CHAPITRE III

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

Article 26

- ① I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « *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.
- ③ « 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. »
- ④ 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 ».
- ⑤ 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 ».
- ⑥ IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Article 27

- ① I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.
- ③ « Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, 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.
- ④ « Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.
- ⑤ « Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :
- ⑥ « a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées ;
- ⑦ « 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 ; ».

- ⑧ II. – Le *d* du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article ».
- ⑨ 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

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 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 » ;
- ③ 2° Le I est ainsi modifié :
- ④ a) Les mots : « dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;
- ⑤ b) Il est complété par l'alinéa suivant :
- ⑥ « L'instauration d'une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du 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. » ;
- ⑦ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑧ 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 » ;
- ⑨ b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

- ⑩ c) Il est complété par les dispositions suivantes :
- ⑪ « 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.
- ⑫ « 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.
- ⑬ « 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°. »
- ⑭ 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 :
- ⑮ « *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.
- ⑯ « II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.
- ⑰ « Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.
- ⑱ « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- ⑲ « 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 ;

- ⑳ « 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 ;
- ㉑ « 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.
- ㉒ « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés.
- ㉓ « 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°.
- ㉔ « 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.
- ㉕ « 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.
- ㉖ « 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.
- ㉗ « 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.

- ⑳ « 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.
- ㉑ « 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.
- ㉒ « Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.
- ㉓ « IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus par le présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

CHAPITRE IV

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

Article 29

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ② 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

- ③ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.
- ④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.
- ⑤ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :
- ⑥ 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;
- ⑦ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.
- ⑧ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.
- ⑨ III. – 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

- ① I. – Le présent article fixe la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019 – 2027.

- ② Cette stratégie traduit les priorités de la présente loi. Elle vise plus précisément les quatre objectifs suivants :
- ③ 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 ;
- ④ 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 ;
- ⑤ 3° Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultramarins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.
- ⑦ A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ 1° L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑨ 2° La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑩ 3° Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements des itinéraires existants ;
- ⑪ 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 ;
- ⑫ 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.

- ⑬ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers et fluviaux, nationaux et internationaux.
- ⑭ II. – Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la présente stratégie d'investissements dans les transports, fixe les montants des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France au titre de la programmation des investissements de l'État dans les transports annuellement sur la période 2019 – 2023 et précise les enjeux de programmation associés à l'horizon 2027.
- ⑮ 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 sûreté et la sécurité

Article 31

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;
- ③ 2° Avant l'article L. 211-1, il est inséré un article L. 211-0-1 ainsi rédigé :
- ④ « *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'État dans le département où l'infraction a été commise peut, dans les vingt-quatre heures suivant 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.*

- ⑤ « II. – Quelle que soit sa durée, l'interdiction prononcée par le représentant de l'État dans le département cesse d'avoir effet lorsqu'est exécutoire une décision judiciaire prononçant une peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.
- ⑥ « La mesure ordonnée par le représentant de l'État dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe ou si la juridiction ne prononce pas de peine d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire.
- ⑦ « La durée de l'interdiction administrative s'impute, le cas échéant, sur celle de la peine du même prononcée par le tribunal. » ;
- ⑧ 3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :
- ⑨ a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;
- ⑩ b) Il est complété par les mots : « est obligatoirement prononcée. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée. » ;
- ⑪ 4° L'article L. 224-1 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑫ « *Art. L. 224-1. – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :*
- ⑬ « 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 ;
- ⑭ « 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 ;
- ⑮ « 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- ⑯ « 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 ;

- ⑰ « 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 ;
- ⑱ « 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 ;
- ⑲ « 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- ⑳ « II. – Les dispositions du I, hors les cas prévus au 5°, 6° et 7°, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.
- ㉑ « 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. » ;
- ㉒ 5° L'article L. 224-2 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ㉓ « Art. L. 224-2. – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :
- ㉔ « 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 ;

- ②5 « 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 ;
- ②6 « 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 ;
- ②7 « 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 ;
- ②8 « 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- ②9 « 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.
- ③0 « 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. » ;
- ③1 6° A l'article L. 224-3, les mots : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacés par les mots : « au I » ;
- ③2 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 » ;

- ③③ 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 » ;
- ③④ 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 » ;
- ③⑤ 10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :
- ③⑥ 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 » ;
- ③⑦ 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 » ;
- ③⑧ 11° Après le 7° du I de l'article L. 234-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ③⑨ « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- ④⑩ 12° Après le 6° du II de l'article L. 234-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④⑪ « 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- ④⑫ 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. » ;
- ④⑬ 14° L'article L. 234-14 est abrogé ;

- ④④ 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 » ;
- ④⑤ 16° Après le 7° du II des articles L. 235-1 et L. 235-3, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④⑥ « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- ④⑦ 17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :
- ④⑧ a) Le premier alinéa est remplacé par neuf alinéas ainsi rédigés :
- ④⑨ « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :
- ⑤⑩ « 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;
- ⑤⑪ « 2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ;
- ⑤⑫ « 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 ;
- ⑤⑬ « 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- ⑤⑭ « 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 ;
- ⑤⑮ « 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.
- ⑤⑯ « 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.
- ⑤⑰ « 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. » ;
- ⑤⑱ b) Au début du deuxième alinéa, est inséré un « II. – » ;

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

60 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. » ;

61 18° Après le 17° du I de l'article L. 330-2, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

62 « 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 ;

63 « 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence 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. » ;

64 19° Après l'article L. 343-1, il est inséré un article L. 343-2 ainsi rédigé :

65 « 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 :

66 «

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

67 . » ;

⑥8 20° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

⑥9 « 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 :

⑦0 «

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

⑦1 . »

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

⑦3 « 6° Des articles 321-7 et 321-8 du code pénal. »

⑦4 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 ».

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

⑦6 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 :

⑦7 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 ;

⑦8 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 ;

- ⑦⁹ 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.
- ⑧⁰ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

Article 32

- ① Après l'article L. 1631-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1631-5 ainsi rédigé :
- ② « *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.
- ③ « 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

- ① I. – L'article L. 2251-1-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « *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 :
- ③ « – 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 ;
- ④ « – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

- ⑤ « 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.
- ⑥ « 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.
- ⑦ « 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.
- ⑧ « L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.
- ⑨ « 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.
- ⑩ « 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. »
- ⑪ 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

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

CHAPITRE II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35

- ① I. – Après l'article L. 5312-14 du code des transports, il est inséré un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :
- ② « *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.
- ③ « 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.

- ④ « 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.
- ⑤ « 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. »
- ⑥ II. – A l'article L. 5312-18 du même code, après les mots : « Ils définissent », est inséré le mot : « notamment ».
- ⑦ III. – Après le 5° de l'article L. 5713-1-1 du même code, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- ⑧ « 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. »
- ⑨ IV. – Le 2° de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :
- ⑩ 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 » ;
- ⑪ 2° La quatrième phrase est supprimée.

Article 36

- ① I. – L'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

- ② II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :
- ③ 1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe toutes modifications de nature à permettre la transformation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;
- ④ 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 ;
- ⑤ 3° D'adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d'expropriation afin de faciliter la réalisation de l'infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l'établissement mentionné au 1° l'exercice des pouvoirs dévolus à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité du domaine public fluvial qu'il gère.
- ⑥ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 37

- ① 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 :
- ② 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 ;

- ③ 2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux 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 ;
- ④ 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 ;
- ⑤ 4° Prendre les mesures nécessaires :
- ⑥ a) A l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;
- ⑦ 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 ;
- ⑧ 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 ;
- ⑨ 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 ;

- ⑩ e) Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes, les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre ;
- ⑪ f) Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence.
- ⑫ 5° Prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 de ce même code des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels, et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports et identifier le service de santé au travail compétent ;
- ⑬ 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 ;
- ⑭ 7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;
- ⑮ 8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :
- ⑯ a) De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, notamment l'obligation de jaugeage ;

- ⑰ *b)* De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;
- ⑱ *c)* D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- ⑲ *d)* De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;
- ⑳ *e)* D'étendre les prérogatives des agents des douanes, notamment en ce qui concerne le contrôle des marchandises ;
- ㉑ *f)* D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures toutes les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- ㉒ *g)* De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- ㉓ 9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :
- ㉔ *a)* D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant la propriété des biens du domaine public fluvial et du domaine privé de l'État après déclassement ;
- ㉕ *b)* D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre ;
- ㉖ *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 ;
- ㉗ 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 ;
- ㉘ 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 ;

- ②⑨ 12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.
- ③⑩ 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 régulation et de modernisation

Article 38

- ① 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. »
- ② II. – L'article L. 2142-2 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :
- ③ « *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. »
- ④ III. – L'article L. 2142-5 du même code est ainsi modifié :
- ⑤ 1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnés à l'article L. 2142-2 » ;

- ⑥ 2° Le deuxième alinéa est supprimé.
- ⑦ IV. – L'article L. 2142-7 du même code est ainsi modifié :
- ⑧ 1° Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 de ce règlement. » ;
- ⑩ 2° Au dernier alinéa, le mot : « régie » est remplacé par les mots : « Régie autonome des transports parisiens ».

Article 39

- ① I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».
- ② II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du 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 ».
- ③ III. – Après l'article L. 3111-16 du même code, il est inséré un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région 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. »

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

⑥ « CHAPITRE VI

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

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

⑨ « Ce décret détermine :

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

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

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

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

⑭ « II. – Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'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.

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

Article 40

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

⑤ 3° 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 » ;

⑥ 4° Il est inséré, dans le titre I^{er} du livre IV, un chapitre IX ainsi rédigé :

⑦ « *CHAPITRE IX*

⑧ « *Péages*

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

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

⑪ « *Pour l'application 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. »*

⑫ *II. – L'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :*

⑬ 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. » ;

⑭ 2° Au troisième alinéa du II, après les mots : « indemnité forfaitaire, » sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;

⑮ 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

- ① I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.
- ④ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑤ 2° A l'article L. 5343-3 :
- ⑥ 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 » ;
- ⑦ 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, » ;

- ⑧ 3° L'article L. 5343-5 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑨ « *Art. L. 5343-5.* – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. 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.
- ⑩ « Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;
- ⑪ 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 ;
- ⑫ 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 ;
- ⑬ 6° L'article L. 5343-15 est remplacé par les dispositions suivantes :
- ⑭ « *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 %. » ;
- ⑮ 7° A l'article L. 5343-16 :
- 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 » ;
- ⑰ 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, » ;

- ⑱ 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 » ;
- ⑲ 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, » ;
- ⑳ 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 » ;
- ㉑ 10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ㉒ « *Art. L. 5343-21.* – Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.
- ㉓ « 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.
- ㉔ « 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.
- ㉕ « 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. » ;
- ㉖ 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 ;

- ②7 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 :
- ②8 « 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.
- ②9 « 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.
- ③0 « Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s’y affilier.
- ③1 « 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. » ;
- ③2 13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.
- ③3 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.
- ③4 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.

- ③⑤ 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.
- ③⑥ 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.
- ③⑦ 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

- ① I. – A l'article L. 1321-2 du code des transports :
- ② 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 ; »
- ③ 2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :
- ④ « 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacations dans les entreprises de transport routier. »
- ⑤ II. – Après l'article L. 3311-1 du même code, il est inséré un article L. 3311-2 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 3311-2.* – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

Article 43

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

Article 44

- ① 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.
- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 45

- ① 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.
- ② II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :
- ③ « *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.

④

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

⑤ III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

⑥ « *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.

⑦

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

⑧

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

⑨ IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

⑩ « *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.

⑪

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

Article 46

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

Article 47

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

Article 48

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

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

Article 49

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

Article 50

- ① Le dernier alinéa de l’article L. 2221-8 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :
- ② « L’obligation d’être titulaire d’une licence ne s’applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :
- ③ « 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

- ④ « 2° Les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises ;
- ⑤ « 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.
- ⑥ « Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux et infrastructures mentionnés aux 1° et 2°. »

RAPPORT ANNEXÉ

① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 23 *ter* A de cette loi.

② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

③ I. – La programmation des investissements

④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.

⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑦

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

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

- ⑨ Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. 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.
- ⑩ 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 :
- ⑪ – 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 ;
- ⑫ – 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 ;
- ⑬ – contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultramarins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ⑭ – renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.
- ⑮ Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :
- ⑯ – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑰ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

- ⑱ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
- ⑲ – développer l’usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
- ⑳ – renforcer l’efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

㉑ **II. – Les programmes d’investissement prioritaires**

- ㉒ **Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.**

㉓ 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.

㉔ 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.

㉕ 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.

㉖ Ces dix dernières années, l’État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d’entretien d’exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d’une année sur l’autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l’ensemble du réseau.

- ②⑦ Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- ②⑧ 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.
- ②⑨ 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.
- ③⑩ Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.
- ③⑪ L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.
- ③⑫ En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

- ③③ En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité (notamment de mise en sécurité des passages à niveau), de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire.
- ③④ *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- ③⑤ 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.
- ③⑥ 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.
- ③⑦ 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.
- ③⑧ 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.
- ③⑨ 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.

- ④① 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.
- ④① 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.
- ④② 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.
- ④③ 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 État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.
- ④④ *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*
- ④⑤ 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.

- ④⑥ Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.
- ④⑦ 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.
- ④⑧ 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.
- ④⑨ 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.
- ⑤⑩ Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.
- ⑤⑪ Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.
- ⑤⑫ 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.

- ⑤③ En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).
- ⑤④ A cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :
- ⑤⑤ – 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 ;
- ⑤⑥ – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- ⑤⑦ – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.
- ⑤⑧ 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.
- ⑤⑨ 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.
- ⑥⑩ *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*
- ⑥⑪ 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.
- ⑥⑫ Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

⑥3 L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

⑥4 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.

⑥5 En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

⑥6 **III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux**

⑥7 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.

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

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

⑦0 Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.

⑦1 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.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉTUDE D'IMPACT

LETTRE RECTIFICATIVE AU PROJET DE LOI

d'orientation des mobilités

NOR : TREX1832818L/Bleue-1

15 février 2019

TABLE DES MATIERES

Article unique (1°) – Favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé (nouvel article 43 du projet de loi)	3
Article unique (3°) – Simplifier les règles applicables aux exploitants de services ferroviaires également chargés de la gestion d'une infrastructure (nouvel article 46 du projet de loi)	9
Article unique (3°) – Simplifier les règles applicables aux entreprises ferroviaires exploitant des services sur certains réseaux locaux ou régionaux (nouvel article 47 du projet de loi)	12
Article unique (3°) – Mettre en œuvre la faculté d'exonérer certaines entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire (nouvel article 48 du projet de loi)	15
Article unique (3°) – Simplifier la mise à disposition des installations de services ferroviaires inutilisées (nouvel article 49 du projet de loi)	18
Article unique (3°) – Supprimer l'exigence de certification pesant sur certains conducteurs de trains (nouvel article 50 du projet de loi)	20

Article unique (1°) – Favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé (nouvel article 43 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a impulsé la négociation d'une convention collective nationale de la branche ferroviaire. La convention collective, texte de régulation économique entre les entreprises et de protection pour les salariés, doit garantir l'application de règles communes au sein de la branche.

Dans le cadre de la modernisation sociale du secteur ferroviaire et des enjeux liés notamment à l'arrêt du recrutement au statut de la SNCF à partir du 1^{er} janvier 2020 en application de l'article 3 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, il est apparu nécessaire d'inciter tout particulièrement à la négociation, afin que la branche ferroviaire se dote d'une convention collective comportant des garanties sociales adaptées, dans un délai compatible avec cette décision, soit d'ici le 31 décembre 2019.

En ce sens, l'article 32 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui a été inséré par amendement du Gouvernement en séance publique à l'Assemblée nationale le 12 avril 2018, a habilité le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour « *favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé* ». Cet amendement était justifié par la nécessité de doter la branche ferroviaire d'une convention collective comportant des garanties sociales adaptées dans un délai compatible avec un arrêt des recrutements au statut.

Parallèlement, des mesures d'accompagnement à la négociation ont été mises en place. Ainsi, pour observer le déroulement de la négociation et alerter le Gouvernement en cas de blocage ou d'intervention nécessaire de sa part pour conduire des études techniques, un observatoire a été mis en place, composé de trois personnes qualifiées reconnues pour leur pratique de la négociation collective.

Les trois derniers principaux thèmes à négocier pour finaliser la convention collective, en application de l'article L. 2253-1 du code du travail, sont les salaires et classifications, la prévoyance et le droit syndical.

Un agenda social de négociation a donc été acté par les partenaires sociaux en juin 2018. Il comprenait, outre les trois thèmes identifiés et l'actualisation de l'accord sur la formation professionnelle, la négociation d'un accord sur la désignation des salariés transférés et celle sur les garanties sociales (comprenant, par exemple, le logement et les facilités de circulation) en cas de transfert en application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Les échéances initialement prévues pour chacune des négociations sont les suivantes :

- décembre 2018 : modalités de désignation des salariés transférés et formation ;
- juin 2019 : classifications et rémunérations ;
- décembre 2019 : prévoyance, garanties sociales en cas de transfert et droit syndical.

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

2.1. NECESSITE DE LEGIFERER

Le modèle le plus classique d'une intervention, à titre « supplétif », du Gouvernement à défaut d'accord, consiste à renvoyer, par la loi, à un décret le soin de prendre les dispositions correspondantes. Il est nécessaire que ce renvoi soit explicitement prévu par le législateur, sans lequel le Gouvernement ne pourrait pas se substituer à la négociation des partenaires sociaux.

En l'espèce, il n'est pas possible aujourd'hui de déterminer selon quelles modalités le Gouvernement pourrait être amené à intervenir, ou quel type de dispositif il pourrait mettre en place. Cela pourra dépendre de la volonté réelle d'aboutir à un accord des partenaires sociaux et des thèmes pour lesquels aucun accord n'aura été conclu.

Cependant, quel que soit le mode d'intervention privilégié, il ne pourra intervenir que par la loi ce qui justifie l'habilitation du Gouvernement. En effet, l'article L. 2261-22 du code du travail énumère les dispositions qui doivent impérativement être prévues dans un accord de branche pour que celui-ci puisse être étendu, et donc constituer la convention collective du secteur. De fait, il confie le soin aux partenaires sociaux d'aboutir à un accord sur l'ensemble des matières énumérées.

Article L. 2261-22 du code du travail : « *I.- Pour pouvoir être étendue, la convention de branche conclue au niveau national contient des clauses portant sur la détermination des règles de négociation et de conclusion, prévues aux articles :*

1° L. 2222-1 et L. 2222-2, relatifs au champ d'application territorial et professionnel ;

2° L. 2222-5 et L. 2222-6, relatifs aux modalités de renouvellement, de révision et de dénonciation ;

3° L. 2232-3 et L. 2232-9, relatifs aux garanties accordées aux salariés participant à la négociation.

II.- Elle contient en outre des clauses portant sur :

1° L'exercice du droit syndical et la liberté d'opinion des salariés, le déroulement de carrière des salariés exerçant des responsabilités syndicales et l'exercice de leurs fonctions ;

2° Les comités sociaux et économiques et, le cas échéant, le financement des activités sociales et culturelles gérées par eux ;

3° Les éléments essentiels servant à la détermination des classifications professionnelles et des niveaux de qualification ;

4° Le salaire minimum national professionnel des salariés sans qualification et l'ensemble des éléments affectant le calcul du salaire applicable par catégories professionnelles, ainsi que les procédures et la périodicité prévues pour sa révision ;

5° Les congés payés ;

6° Les conditions de recrutement des salariés ;

7° Les conditions de la rupture du contrat de travail ;

8° Les modalités d'organisation et de fonctionnement de la formation professionnelle tout au long de la vie ;

9° L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, la suppression des écarts de rémunération et les mesures tendant à remédier aux inégalités constatées ;

10° L'égalité de traitement entre salariés et la prévention des discriminations ;

11° Les conditions propres à concrétiser le droit au travail des personnes handicapées ;

12° En tant que de besoin dans la branche :

a) Les conditions particulières de travail des femmes enceintes, venant d'accoucher ou allaitant et des jeunes travailleurs ;

b) Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel à temps partiel ;

c) Les conditions d'emploi et de rémunération des travailleurs à domicile ;

d) Les garanties des salariés appelés à exercer leur activité à l'étranger ;

e) Les conditions d'emploi des salariés temporaires ou d'entreprises extérieures ;

f) Les conditions de rémunération des salariés, auteurs d'une invention dévolue à l'employeur en vertu des dispositions du troisième alinéa de l'article L. 611-7 du code de la propriété intellectuelle ;

g) Les garanties des salariés résidant dans un département métropolitain et appelés à travailler en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises ;

13° Les procédures conventionnelles de conciliation suivant lesquelles seront réglés les conflits collectifs de travail susceptibles de survenir entre les employeurs et les salariés liés par la convention ;

14° Les modalités d'accès à un régime de prévoyance ou à un régime de remboursements complémentaires de frais occasionnés par une maladie, une maternité ou un accident dans des conditions au moins aussi favorables que celles prévues au II de l'article L. 911-7 du code de la sécurité sociale ;

15° Les modalités de mise en œuvre des dispositifs d'intéressement, de participation et d'épargne salariale ;

16° Les modalités de prise en compte dans la branche ou l'entreprise des demandes relatives aux thèmes de négociation émanant d'une ou des organisations syndicales de salariés représentatives ».

En conséquence, seule la loi peut y déroger pour prévoir que le Gouvernement se supplée aux partenaires sociaux dans ces matières.

Afin de préserver l'équilibre des négociations en cours, tout en laissant au Gouvernement la possibilité d'intervenir ultérieurement, il est nécessaire d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance dans un délai de neuf mois.

2.2. OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif de la mesure proposée est de tirer les conséquences de la reprise des négociations des partenaires sociaux et du bon fonctionnement des dispositifs d'accompagnement déployés par le ministère chargé des transports, tout en préservant la possibilité de prendre les dispositions supplétives nécessaires en temps utile, si *in fine* les négociations n'aboutissaient pas.

Il existe un risque que le thème des classifications et rémunérations, notamment, ne puisse pas faire l'objet d'un accord ou que ce dernier fasse l'objet d'une opposition majoritaire sans que le Gouvernement dispose d'instrument pour la surmonter. Or, à défaut d'accord valablement conclu au plus tard le 31 décembre 2019, si le Gouvernement ne disposait d'aucun vecteur pour intervenir à titre supplétif, il ne pourrait respecter son engagement politique de doter le secteur d'une convention collective complète, ce qui pourrait entraîner de fortes réactions, notamment de la part des organisations syndicales.

La présente mesure vise, par conséquent, à ce que le Gouvernement conserve la possibilité d'intervenir dans le courant du premier semestre 2019 si ces négociations n'aboutissaient pas.

3. OPTIONS POSSIBLES ET DISPOSITIF RETENU

Il n'est pas apparu nécessaire de prendre à ce stade de dispositions complémentaires visant à « *favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire* », la mise en place de l'observatoire suffisant à remplir cet objectif comme en témoignent les discussions en cours au sein de la branche et l'accord sur un calendrier de négociation partagé.

L'observatoire du dialogue social et le président de la commission paritaire ont confirmé que les négociations se déroulaient à un rythme satisfaisant. Neuf séances de la commission mixte paritaire se sont déjà tenues entre les mois de septembre et décembre 2018. Elles reprendront le 6 février 2019. Des groupes techniques se sont également réunis pour faire converger les points de vue entre les employeurs et une partie des représentants des salariés. Si aucun accord n'a pu *in fine* être signé pour ce qui concerne la désignation des salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, les discussions continuent au sein de la branche sur le volet relatif aux classifications et à la rémunération.

Dans ce contexte, deux autres options étaient envisageables :

- la première aurait été de prendre avant la fin de l'année une ordonnance venant préciser les modalités selon lesquelles le Gouvernement aurait tiré les conséquences d'une absence d'accords au 31 décembre 2019 ;
- la seconde aurait été de laisser expirer le délai d'habilitation et ne pas se doter d'un dispositif supplétif en 2019.

Toutefois, aucune de ces deux solutions ne permettrait au Gouvernement d'intervenir en cas d'absence d'accord sans interférer prématurément dans les discussions en cours.

Il paraît en effet contre-productif d'intervenir par ordonnance avant la fin de l'année pour « *tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs* » et il est souhaitable de laisser la négociation se poursuivre.

En conséquence, le choix du Gouvernement s'est orienté, pour les raisons rappelées ci-dessus, vers un allongement du délai d'habilitation pour permettre, en cas d'absence de conclusion d'accords collectifs, une intervention dans le courant de l'année 2019 ou au tout début de l'année 2020 au plus tard.

4. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

L'analyse précise des incidences attendues de la mesure sera effectuée dans la fiche d'impact exposant les dispositions de l'ordonnance prise sur le fondement de la présente habilitation.

La mesure envisagée permet de préserver l'équilibre des discussions en cours, et donc la liberté de négociation, en évitant d'afficher d'ores et déjà les modalités selon lesquelles le Gouvernement interviendra en cas d'absence d'accords. Cette mesure permet également de maintenir une incitation forte à négocier, en laissant ouverte la possibilité pour le Gouvernement d'intervenir en temps utile, selon des modalités à définir, si aucune avancée significative n'était constatée dans les premiers mois de l'année 2019.

5. JUSTIFICATION DU DELAI D'HABILITATION

Un délai de neuf mois, à compter de la publication de la présente loi, est sollicité pour décider de l'opportunité, et le cas échéant élaborer et adopter l'ordonnance, qui devra préciser les domaines dans lesquels l'État se substituerait aux partenaires sociaux et les modalités selon lesquelles il le ferait. Ce délai se justifie notamment par la volonté de privilégier la conclusion d'un accord collectif au sein du secteur ferroviaire.

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

Article unique (3^o) – Simplifier les règles applicables aux exploitants de services ferroviaires également chargés de la gestion d'une infrastructure (nouvel article 46 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

La directive 2012/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit notamment les conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires peuvent accéder à l'infrastructure ferroviaire et les règles d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

L'article 2.3 de la directive susmentionnée (dans sa version précédant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2016/2370) prévoit notamment que : *« les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 8, et 13, et du chapitre IV : (...) b) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transfert de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire ; c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité de dudit réseau ».*

L'article L. 2122-2 I du code des transports transpose les exclusions des points b) et c) de l'article 2.3 de la directive. Les points a) et d) sont quant à eux transposés à l'article L. 2122-1 du code des transports.

L'article L. 2122-2 du code des transports prévoit ainsi que : *« I. - Ne sont pas soumis aux dispositions de la section II du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9 et des articles L. 2122-11 à L. 2122-13 du code des transports, les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains et les lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes ».*

Le code des transports ne reprend pas toutes les exclusions permises par la directive dans la mesure où les règles relatives aux obligations applicables en matière de gestion des installations de service (articles L. 2122-11 à L. 2123-4 du code des transports et article 13 de la directive) restaient applicables.

Ces dispositions sont susceptibles de bénéficier à des entreprises ferroviaires qui exploitent des services de transport de voyageurs en milieu urbain ou suburbain c'est-à-dire, selon la définition de l'article 3.6 de la directive précitée : *« les services de transport dont l'objet*

principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transport entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ».

Par ailleurs, la dérogation relative aux lignes utilisées pour les transports de marchandises au niveau local, bénéficie à certains opérateurs de proximité qui circulent hors du réseau ferré national. Les opérateurs ferroviaires de proximité sont des PME (ou des TPE) ferroviaires locales, souvent constituées par regroupement de chargeurs, et qui assurent un transport de fret de proximité. Ils peuvent en outre gérer l'infrastructure (entretien, gestion de la sécurité et du trafic). Leur rôle dans l'organisation du fret ferroviaire est essentiel dans la mesure où ils permettent d'assurer le transport dans les derniers kilomètres et de préparer en amont le transport de masse sur longue distance. S'agissant de petites structures, leur compétitivité reste fragile et le poids des exigences administratives peut être un frein à leur développement.

Il existe actuellement neuf opérateurs ferroviaires de proximité : Agénia (en région Toulousaine), CFR (dans le Morvan), OFP Atlantique (opérant sur les ports de La Rochelle et de Nantes), RDT 13 (dans les Bouches du Rhône), Régiorail Sud (OFP des Pyrénées Orientales), Régiorail Lorraine, Régiorail Rhône Alpes, FERRIVIA (OFP de Franche Comté), OFP Sud-Ouest (Port de Bayonne).

Il doit enfin être noté que dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2016/2370 modifiant la directive 2012/34 /UE du 16 décembre 2016, des dérogations supplémentaires ont été introduites aux articles 2.3 *bis* et 2.3 *ter* :

- pour « *les lignes locales à faible trafic d'une longueur de dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes* » qui se verront exemptées des règles posées aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* et 8 de la directive (indépendance, impartialité, transparence financière, et règles de financement des gestionnaires d'infrastructures) ;
- pour « *les réseaux régionaux à faible trafic gérés par une entité autre que le principal gestionnaire de l'infrastructure et utilisés pour l'exploitation de services régionaux de transport de voyageurs fournis par une seule entreprise ferroviaire autre l'entreprise ferroviaire historique de l'État membre* », qui se verront exemptées des règles posées aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* et 7 *quinquies* de la directive (indépendance, impartialité, transparence financière, et règles de financement des gestionnaires d'infrastructures).

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

Le présent article a pour objectif de modifier la rédaction de l'articles L. 2122-2 du code des transports afin de compléter les dérogations aux règles applicables à la fois aux lignes

destinées uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et aux lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire locale. Ainsi, les règles relatives à l'accès aux installations de service, ne seront plus applicables.

Les dérogations prévues par le droit de l'Union européenne sont de nature à alléger les démarches administratives des acteurs du ferroviaire. L'objectif recherché est de renforcer la compétitivité des acteurs visés, en particulier les opérateurs de proximité, dont la taille réduite les rend plus vulnérables dans un contexte de concurrence accrue dans le secteur du fret ferroviaire et où la part modale du fret par rapport à la route a du mal à se maintenir (aux alentours de 10 % ces trois dernières années).

3. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

La mesure envisagée implique de modifier la rédaction du I de l'article L. 2122-2 du code des transports.

Il est attendu une simplification des modalités de fonctionnement des exploitants de services ferroviaires qui sont également chargés de la gestion d'une infrastructure.

Article unique (3^o) – Simplifier les règles applicables aux entreprises ferroviaires exploitant des services sur certains réseaux locaux ou régionaux (nouvel article 47 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

La directive 2012/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit notamment les conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires peuvent accéder à l'infrastructure ferroviaire et les règles d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

L'article 2.1 de la directive susmentionnée (dans sa version précédant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2016/2370) prévoit notamment que *« Le chapitre II ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4 et 5 sont applicables. L'article 6 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement »*.

Par conséquent, l'article 2, paragraphe 1 de la directive exclut du champ d'application de son chapitre II (articles 4 à 15), notamment, les entreprises ferroviaires (voyageurs et marchandises) qui n'exploitent que des services suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire. Il résulte de ces dispositions que certains opérateurs ferroviaires de proximité qui circulent hors réseau ferroviaire national échappent, notamment, à l'application de l'article 6 de la directive qui impose une séparation comptable stricte entre les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités du gestionnaire d'infrastructure. Or, l'article L. 2122-4 du code des transports, dans sa rédaction actuelle, applique le principe de séparation comptable à toutes les entreprises ferroviaires, y compris les opérateurs ferroviaires de proximité qui répondent aux conditions fixées au I de l'article L. 2122-2 du code des transports.

La dérogation prévue à l'article 2.1 de la directive précitée ne s'applique pas néanmoins lorsque l'entreprise en question est placée sous le contrôle d'une entreprise exploitant des services de transport autres que des services urbains, suburbains ou régionaux.

Ces dispositions sont susceptibles de bénéficier à des entreprises ferroviaires qui exploitent des services de transport de voyageurs en milieu urbain ou suburbain.

Il existe neuf opérateurs ferroviaires de proximité.

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

La modification proposée à l'article L. 2122-4 du code des transports vise à transposer les dispositions prévues par la directive 2012/34/UE à son article 2.1.

Les règles relatives à la séparation comptable, ne seront ainsi plus applicables notamment aux entreprises assurant des activités de gestion d'infrastructure et exploitant des services de transport ferroviaire uniquement sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes, ou encore sur des réseaux uniquement dédiés à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Les dérogations prévues par la réglementation européenne sont de nature à alléger les démarches administratives des acteurs du ferroviaires. L'objectif recherché est de renforcer la compétitivité des acteurs visés, en particulier les opérateurs de proximité, dont la taille réduite les rend plus vulnérables dans un contexte de concurrence élevées dans le secteur du fret ferroviaire et où la part modale du fret par rapport à la route a du mal à se maintenir (aux alentours de 10% ces trois dernières années).

Il est par ailleurs à noter que dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2016/2370 modifiant la directive 2012/34/UE du 16 décembre 2016, des dérogations supplémentaires ont été introduites aux articles 2.3 *bis* et 2.3 *ter* :

- pour « *les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes* » qui se verront exemptées des règles posées aux articles 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* et 8 de la directive (indépendance, impartialité, transparence financière, et règles de financement des gestionnaires d'infrastructures) ;
- pour « *les réseaux régionaux à faible trafic gérés par une entité autre que le principal gestionnaire de l'infrastructure et utilisés pour l'exploitation de services régionaux de transport de voyageurs fournis par une seule entreprise ferroviaire autre l'entreprise ferroviaire historique de l'État membre* », qui se verront exemptées des règles posées aux

articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, et 7 quinquies de la directive (indépendance, impartialité, transparence financière, et règles de financement des gestionnaires d'infrastructures).

3. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

La mesure envisagée implique de modifier la rédaction de l'article L. 2122-4 du code des transports.

Il est attendu une simplification des modalités de fonctionnement des exploitants de services ferroviaires qui sont également en charge de la gestion d'une infrastructure.

Article unique (3^o) – Mettre en œuvre la faculté d'exonérer certaines entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire (nouvel article 48 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

L'article 2.2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ouvre la faculté aux États membres d'exonérer certaines entreprises de l'obligation d'être titulaire d'une licence pour exercer une activité de transport. Pour ces entreprises, les articles 16 à 25 de la directive susmentionnée n'est donc pas applicable si l'État membre le souhaite.

L'article L. 2122-10 du code des transports prévoit quant à lui que « *pour exercer une activité de transport sur le réseau ferroviaire, les entreprises doivent être titulaires d'une licence d'entreprises ferroviaire délivrée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Le présent article ne s'applique pas aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 ou qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs* ».

Sur les quatre possibilités d'exonération prévues à l'article 2.2 de la directive 2012/34/UE susmentionnée, l'article L. 2122-10 du code des transports n'en retient qu'une, relative aux entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs (transposition de l'article 2.2 b))¹.

Actuellement, en France, 31 licences d'entreprises ferroviaires sont valides. La société Transkeo exploite ainsi le tramway T11 express entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget (Seine-Saint-Denis).

La procédure de délivrance est composée de deux phases. La première permet de s'assurer que le dossier est complet. L'administration dispose d'un mois pour demander un ou des compléments. La seconde est celle au cours de laquelle le dossier est instruit. Sa durée est fixée à deux mois maximum.

¹ L'exonération prévue pour les services de navette empruntant la liaison fixe transmanche au même article du code des transports a pour fondement l'article 2.9 de la directive susmentionnée.

Si la délivrance de la licence n'est soumise au paiement d'aucun frais, la constitution d'un dossier de demande de licence peut nécessiter la mobilisation importante de ressources. Ceci est particulièrement délicat concernant les opérateurs de fret de proximité. En effet ces entreprises sont majoritairement des TPE/PME (61 % des entreprises de ce secteur embauchent entre 0 et 9 salariés²). Elles font parfois appel à des sous-traitants pour la constitution du dossier ce qui génère alors des frais supplémentaires.

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

Le Gouvernement propose de faire usage des trois autres possibilités non reprises par le droit interne. Ces possibilités concernent :

- « *les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes* » (article 2.2 a) de la directive précitée). Ce cas vise l'exploitation des trains touristiques sur des lignes locales ou régionales. Le terme « historique » est également utilisé par cohérence avec la réglementation européenne applicable dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires (directive 2016/797/UE) ;
- « *les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire* » (article 2.2 c) de la directive précitée). La portée pratique de cette disposition semble limitée dans la mesure où elle vise principalement les opérateurs ferroviaires de proximité, dont le périmètre de circulation peut dépasser le niveau régional ;
- « *les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure* » (article 2.2 d) de la directive précitée). Sont ici visées les entreprises qui exploitent des services sur des embranchements particuliers ou des réseaux privés, par exemple dans un terminal privé de transport combiné.

3. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

La mesure proposée conduira à modifier la rédaction de l'article L. 2122-10 du code des transports.

Il est par ailleurs attendu une simplification administrative pour les entreprises ferroviaires qui n'auront ainsi plus l'obligation de constituer et déposer un dossier de demande de licence et pourront concentrer leurs ressources sur la production ferroviaire. Il n'est pas possible de préciser l'impact financier de la mesure.

² Source : INSEE, 2014.

4. MODALITES D'APPLICATION

La mise en application de cette mesure ne nécessite pas l'adoption d'autres textes. Seul l'article L. 2122-10 du code des transports définit le champ d'application de la licence d'entreprise ferroviaire.

Les textes réglementaires d'application (décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré nationale, par exemple) se limitent à définir la procédure à suivre en vue de procéder à la délivrance de la licence.

Il n'existe pas de disposition particulière concernant l'outre-mer.

Article unique (3°) – Simplifier la mise à disposition des installations de services ferroviaires inutilisées (nouvel article 49 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

Le paragraphe 6 de l'article 13 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012, prévoit que si une installation de service visée au point 2 de son annexe II (gare, terminal, voie de garage, installations d'entretien, *etc.*) n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives, et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de celle-ci, à partir de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Par ailleurs, le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, est venu préciser la procédure à suivre lorsqu'une installation de service reste inutilisée pendant une période de deux ans.

L'article 15 prévoit notamment que « Les installations de service énumérées à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE qui n'ont pas été utilisées pendant au moins deux années consécutives font l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt pour être mises en crédit-bail ou en location. Des informations sur les installations inutilisées sont publiées conformément à l'article 5. La période de deux ans visée au paragraphe 1 commence à courir le jour suivant celui où le service associé au transport ferroviaire a été fourni pour la dernière fois dans l'installation de service concernée. Un candidat souhaitant utiliser une installation de service visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE, qui n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives, exprime son intérêt par écrit à l'exploitant de l'installation de service concernée et en informe l'organisme de contrôle. Cette expression d'intérêt met en évidence les besoins de l'entreprise ferroviaire concernée. L'exploitant de l'installation de service peut décider de reprendre ses activités de manière à répondre aux besoins établis de l'entreprise ».

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

Il ressort de l'analyse des textes européens susmentionnés que, contrairement, à ce qu'affirme l'article L. 2123-3-6 du code des transports, ce n'est pas à la demande du candidat que le propriétaire de l'installation organise la procédure de publicité. Il suffit par ailleurs qu'une entreprise ferroviaire se soit « déclarée intéressée » par la fourniture d'un service de base dans cette installation pour que la procédure de publicité puisse être engagée.

De plus, l'article 13.6 de la directive 2012/34, comme le règlement d'exécution 2017/2177, ne prévoient qu'un seul cas de figure dans lequel le propriétaire peut s'abstenir d'annoncer publiquement que l'installation de service est disponible à la location ou au crédit-bail, qui correspond à celui dans lequel un processus de reconversion est engagé par l'exploitant ou le propriétaire. Les autres cas d'exemption prévus à l'article L. 2123-3-6 constituent donc une sur-transposition par rapport aux textes européens applicables.

Le Gouvernement propose de modifier la rédaction de l'article L. 2123-3-6 afin de mieux prendre en compte le principe d'accès non discriminatoire aux installations de service affirmé par l'article 13.2 de la directive 2012/34³ en réduisant le nombre de dérogations possibles. Conformément aux articles L. 2131-3 et L. 2131-4 du code des transports, l'ARAFER veille en particulier à ce que l'accès aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière transparente et non discriminatoire⁴.

La suppression des sur-transpositions évoquées ci-dessus devrait également permettre un accès facilité à l'utilisation des installations de service. Ces dernières comprennent essentiellement : les gares de voyageurs, les terminaux de marchandises, les gares de triage, les voies de garage, les installations d'entretien, et les infrastructures de ravitaillement en combustible⁵.

3. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

La mesure envisagée implique de modifier la rédaction de l'article L. 2123-3-6 du code des transports.

Il est attendu une simplification des modalités d'accès aux installations de service.

³ « les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures ».

⁴ Cf. avis n° 2016-079 du 25 mai 2016.

⁵ Cf. annexe II de la directive 2012/34 précitée.

Article unique (3°) – Supprimer l'exigence de certification pesant sur certains conducteurs de trains (nouvel article 50 du projet de loi)

1. ÉTAT DES LIEUX

La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté définit les exigences auxquelles doit répondre tout candidat à la conduite. La certification se matérialise notamment par la délivrance au candidat d'une licence.

L'article 2.3 de la directive susmentionnée prévoit notamment que : *« les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive les conducteurs de train opérant exclusivement sur : a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers ; b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises ; c) les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises ; d) les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire ».*

L'article L. 2221-8 du code des transports prévoit que : *« nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1, lors de périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques. [...] L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaires d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée ».*

En ne reprenant pas explicitement toutes les possibilités d'exemption prévue par la directive 2007/59/CE, le droit national impose une surcharge administrative et financière aux exploitants de transports sur certains réseaux qui font déjà l'objet d'un régime de sécurité adapté et dont l'accidentologie n'a pas démontré la nécessité de se soumettre aux dispositions de la licence de conducteurs de trains.

La licence, qui est valable dans tous les États membres de l'Union européenne, est délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire en France. Appartenant au conducteur, la licence atteste de son niveau de formation scolaire, de ses aptitudes physiques et psychologiques, ainsi que de ses connaissances professionnelles générales.

La possession des connaissances générales définies dans la directive susmentionnée doit être vérifiée avant la délivrance de la licence aux moyens d'examens réalisés par des centres d'examen accrédités ou reconnus par l'Établissement public de sécurité ferroviaire et sous son contrôle après une formation *ad hoc*, et de manière continue une fois la licence obtenue par le biais du système de gestion de la sécurité établi par l'employeur. Les aptitudes médicales et psychologiques sont quant à elles vérifiées et attestées par des médecins et psychologues agréés par le ministère des transports. Les attestations sont renouvelées tous les trois ans pour l'aptitude physique et tous les dix ans pour l'aptitude psychologique.

En 2017, 7 207 licences de conducteurs de trains ont été délivrées par l'Établissement public de sécurité ferroviaire⁶.

Outre le paiement d'une redevance à l'Établissement public de sécurité ferroviaire d'un montant de 125 €, une licence de conducteurs représenterait pour l'employeur selon une analyse d'objectif OFP (opérateurs ferroviaires de proximité⁷) et de l'AUTF (association des utilisateurs de transport de fret) un coût variant entre 17 000 € et 22 000 €.

2. NECESSITE DE LEGIFERER ET OBJECTIFS POURSUIVIS

L'article propose de modifier la rédaction de l'article L. 2221-8 du code des transports afin de procéder à une adaptation des règles relatives à la certification des conducteurs de trains. Cette adaptation permet, sans réduire le niveau de sécurité opérationnelle, de faire explicitement usage en droit national des possibilités de dérogations offertes par la directive 2007/59/CE précitée.

Il s'agit de préciser les réseaux sur lesquels le conducteur de train doit être titulaire d'une licence harmonisée et les réseaux sur lesquels cette exigence ne s'applique pas, conformément à la directive précitée et en cohérence avec les directives du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire relatives à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaire.

Par ailleurs, une adaptation est proposée concernant les circulations sur une zone limitée au départ ou à destination des systèmes, réseaux, infrastructures ou sections de voies mentionnées dans la directive.

⁶ Rapport d'activité 2017 de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

⁷ Association regroupant des transporteurs ferroviaire de marchandises, essentiellement dans les ports.

3. ANALYSE DES IMPACTS DES DISPOSITIONS ENVISAGEES

La mesure envisagée implique de modifier la rédaction de l'article L. 2221-8 du code des transports.

Pour les exploitants il est attendu une simplification des modalités de fonctionnement dans la gestion de conducteurs de trains.

Cette mesure permettra, plus largement, de poursuivre la démarche de simplification des règles de sécurité s'appliquant aux voies ferrées locales dans le cadre de la relance du fret ferroviaire amorcée au niveau réglementaire par la publication du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017.

Cette mesure permet enfin de dispenser 450 conducteurs qui parcourent des courtes distances (quelques kilomètres) sur le réseau soumis au champ de la directive 2007/59/CE, de l'obligation de détenir une licence professionnelle, tout en maintenant un niveau de sécurité constant.

Avis du Conseil d'État

CONSEIL D'ETAT
Section des travaux publics

Séance du 12 février 2019

N° 396809

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS

AVIS SUR UNE LETTRE RECTIFICATIVE AU PROJET DE LOI
d'orientation des mobilités

NOR : TREX1832818L/Verte-1

1. - Le Conseil d'Etat, saisi le 22 janvier 2019 d'une lettre rectificative au projet de loi d'orientation des mobilités qu'il avait examiné le 15 novembre 2018 et qui a été déposé sur le Bureau du Sénat selon la procédure accélérée, s'est prononcé sur cette lettre rectificative le 12 février 2019, alors que l'examen de ce projet de loi est inscrit à l'ordre du jour du Sénat lors de sa séance du 19 mars 2019.

2. - La lettre rectificative prévoit d'ajouter au projet de loi d'orientation des mobilités six nouveaux articles.

En premier lieu, est prévue l'insertion d'un article habilitant le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant de la loi pour favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019. Cet article reprend sans la modifier l'habilitation qui figurait à l'article 32 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire dont le délai est écoulé.

En deuxième lieu, est prévue l'insertion de cinq articles tendant, d'une part, à alléger les obligations qui pèsent sur certaines entreprises ferroviaires en matière de séparation fonctionnelle, de séparation comptable et de détention de la licence d'entreprise ferroviaire prévue par l'article L. 2122-10 du code des transports, d'autre part, à préciser le régime de disponibilité des installations de service non utilisées, mentionnées à l'article L. 2123-3-6 du même code et, enfin, à exempter de la détention de la licence ferroviaire prévu à l'article L. 2221-8 de ce code, les conducteurs de trains circulant sur certaines infrastructures. L'ensemble de ces dispositions ont déjà fait l'objet, dans la rédaction de la lettre rectificative, d'un avis favorable lors de leur examen par le Conseil d'Etat le 27 septembre 2018 dans le cadre du projet de loi portant suppression des surtranspositions des directives européennes en droit français, au cours duquel il avait constaté qu'elles ne méconnaissaient pas les objectifs des directives dont elles assurent la transposition.

Ces dispositions n'appellent pas d'autres observations.

Cet avis a été délibéré et adopté par la section des travaux publics dans sa séance du 12 février 2019.