



Avant-projet de loi d'orientation des mobilités

Bruno Duchemin

2018-29

NOR : CESL1100029X

mercredi 14 novembre 2018

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE

Mandature 2015-2020 – Séance du mercredi 14 novembre 2018

AVANT-PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Avis du Conseil économique, social et environnemental

présenté par

Bruno Duchemin

Au nom de la

[section de l'aménagement durable des territoires](#)

Question dont le Conseil économique, social et environnemental a été saisi par lettre du Premier ministre en date du 12 octobre 2018. Le bureau a confié à la section de l'aménagement durable des territoires et à la section de l'éducation, de la culture et de la communication, la préparation d'un projet d'avis intitulé : Avant-projet de loi d'orientation des mobilités. La section de l'aménagement durable des territoires a désigné M. Bruno Duchemin comme rapporteur.

AVIS	4
Introduction	14
I - TITRE I^{ER} - AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES PERSONNES, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES	16
A - Chapitre 1 ^{er} – Couverture de l'ensemble du territoire par une autorité chargée de la mobilité et clarification des compétences	16
B - Chapitre II – Renforcement de la coordination des politiques de mobilité au service de l'intercommunalité	21
C - Chapitre III – Mobilité solidaire	24
D - Chapitre IV – Mesures spécifiques aux Outre-mer	26
II - TITRE II - RÉUSSIR LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES MOBILITÉS	27
A - Chapitre 1 ^{er} – Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques	27
B - Chapitre II – Encourager les innovations en matière de mobilité	31
III - TITRE III - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES	37
A - Chapitre 1 ^{er} – Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes	38
B - Chapitre II – Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres	43
C - Chapitre III – Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion	45
D - Chapitre IV – Améliorer le contrôle des acteurs du marché	48
III BIS - TITRE III BIS - INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS	49
IV - TITRE IV -SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES	57
A - Chapitre 1 ^{er} – Renforcer la sûreté et la sécurité	57
B - Chapitre II – Améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire	59
C - Chapitre III – Outils de financement et de régulation	60
D - Chapitre IV – Mesures diverses	62
Conclusion	64

DÉCLARATIONS/ SCRUTIN	65
ANNEXES	86

N°1 Composition de la Section de l'aménagement durable des territoires à la date du vote.....	87
N°2 Liste des auditionnés	89
N°3 Lettre du Premier Ministre	91
N°4 Annexe 4 : Avant-projet de loi d'orientation des mobilités	92
N°5 Rapport annexé à l'avant-projet de loi des mobilités	164
N°6 Extrait de l'exposé des motifs de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités portant sur la stratégie d'investissement de l'État	172
N°7 Table des sigles	178
N°8 Notes de fin de document	180

Avis

Présenté au nom de la section de l'aménagement durable des territoires

**L'ensemble du projet d'avis a été adopté au scrutin public
par 140 voix et 15 abstentions**

AVANT-PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Bruno Duchemin

Le Gouvernement a saisi le CESE le 12 octobre 2018 sur un avant-projet de loi d'orientation des mobilités. Cet avant-projet de loi adopte une approche transversale en abordant les modes routiers, ferroviaires, fluviaux, à l'exclusion de l'aérien. Le texte inclut les nouvelles mobilités et les nouveaux usages.

Il comprend 5 titres (dont un bis), 14 chapitres et 29 articles (53 si sont comptabilisés les articles en bis, ter, etc.) ainsi qu'un grand nombre de dispositions d'importance diverse, dont 10 des objectifs et mesures phares sont selon le ministère les suivants : la couverture de tout le territoire par des autorités organisatrices des transports dont la cohérence des actions est organisée par les régions ; l'obligation d'associer entreprises et usagers/usagers aux décisions structurantes sur l'offre de mobilité ; la coordination des acteurs publics en faveur de la mobilité solidaire ; l'ouverture des données des mobilités et des véhicules connectés ; un cadre favorable au déploiement des nouvelles mobilités ; des Zones à faible émission dans les grandes villes ; un plan vélo pour tripler son usage, dont le forfait mobilité durable ; un effort accru pour multiplier par 5 le nombre de véhicules électriques ; une stratégie d'investissement de l'État dans les transports pour la période 2019-2023 ; la détermination des conditions d'ouverture à la concurrence des bus en Île-de-France, avec mise en place d'un cadre social.

Le CESE, pour l'avis sur cet avant-projet de loi, a retenu trois principes :

1. Les nouvelles technologies, si elles comportent des risques en particulier sur l'emploi et la vie privée, portent un espoir : celui d'apporter à de nombreuses personnes qui en sont privées, de nouvelles solutions de mobilité plus individualisées dans les transports en commun, et plus partagées dans l'automobile, alternatives à l'autosolisme. Elles sont économiquement soutenables et plus respectueuses de l'environnement. C'est une opportunité économique, sociale et environnementale dont il faut se saisir. Le CESE souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'infrastructure. Pour que ces nouvelles technologies permettent une véritable amélioration environnementale et sociale, il faut veiller à leur appropriation sur tout le territoire, y compris dans les zones concentrant « l'illectronisme ».

L'accès pour toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif, sur tout le territoire.

2. Le secteur des mobilités doit enclencher une forte réduction des émissions polluantes, et leur disparition à terme, pour l'avenir de la planète et pour l'humanité. Cela nécessite l'effort de toutes et tous, à la fois personnes et acteurs/actrices de l'économie, et ne sera acceptable que si cela s'opère dans le cadre d'une justice économique et sociale. Le secteur de la mobilité est un des premiers émetteurs de pollutions et le principal responsable d'émissions de CO₂ dans notre pays, en particulier de gaz à effet de serre (GES). Ses émissions augmentent, ce secteur étant le seul dont les émissions se sont accrues depuis 1990. Une politique résolue visant à réduire ces pollutions doit donc être mise en œuvre d'urgence. À défaut, les efforts des autres secteurs (industrie, habitat...) pour limiter le réchauffement climatique à un niveau supportable, sous 1,5 °C, devraient être bien plus élevés, et deviendraient très difficilement atteignables.

La mobilité doit devenir un atout du développement durable.

Synthèse de l'avis

3. Pour devenir durable, l'évolution des infrastructures des mobilités doit aussi s'inscrire dans un budget réaliste. Trop de projets ont été avancés, parfois réfléchis avec consultation des populations, puis reportés ou abandonnés par manque de prévoyance budgétaire.

Les choix de futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables.

Le CESE invite à conforter la dimension économique, sociale et environnementale de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités et entend, par cet avis, formuler un ensemble de propositions concrètes portées par la société civile pour y parvenir.

TITRE I^{ER} - AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES PERSONNES, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

Chapitre 1^{er} – Couverture de l'ensemble du territoire par une autorité chargée de la mobilité et clarification des compétences

Le CESE recommande de ne pas laisser de territoire en carence d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Pour s'assurer de n'oublier personne en besoin de mobilité, il préconise que la loi organise la complémentarité et/ou la subsidiarité entre les différents niveaux de collectivités coordinatrices sur des bassins de mobilité et entre ces bassins. Il recommande par ailleurs de veiller pour chaque transfert, à l'équilibre budgétaire des collectivités prenantes ou cédantes de la compétence mobilité.

Le CESE recommande, afin d'éviter le dumping social, de définir des normes sociales communes dans tout le secteur, englobant les différents modes, les nouvelles mobilités permises par les plateformes et applications numériques, les transports urbains et périurbains, en organisant une concertation nationale avec les partenaires sociaux. Plus généralement, le CESE recommande de garantir les mêmes conditions de concurrence entre tous les modes de transport qui assurent les mêmes services (monopoles/nouveaux entrants, uberisation (par exemple taxis/VTC)).

Pour le CESE, la taxation est un instrument efficace de développement durable si elle est juste, proportionnée et équitable, et les populations l'accepteraient d'autant qu'elles constateraient que la collecte financerait des

solutions alternatives qui leur sont directement destinées. Cela pose la question du fléchage des taxes liées à la préservation de l'environnement.

Le CESE préconise d'améliorer la péréquation solidaire entre différents territoires et la péréquation entre différents secteurs économiques, de privilégier la coopération à la compétition et de rechercher un équilibre dans le financement des moyens nécessaires pour faire face aux besoins en matière de mobilité entre les prélèvements sur les entreprises, sur les ménages, les usagers et les usagers, ainsi que d'autres revenus provenant, par exemple, de la taxation des plateformes numériques de mobilité...

Le CESE recommande, afin d'éviter le dumping environnemental, de prendre en compte, pour l'évaluation de l'efficacité environnementale de chacun des modes, l'ensemble des externalités transports afin d'encourager le report modal sur ceux plus vertueux. Le CESE préconise également d'ouvrir la réflexion sur la contribution actuelle du fret routier.

Chapitre II – Renforcement de la coordination des politiques de mobilité au service de l'intercommunalité

Le CESE recommande de créer dans chaque région, une plateforme numérique unique permettant à chaque personne qui le souhaite, où qu'elle se trouve sur le territoire, de recevoir les offres de mobilité susceptibles de répondre à ses besoins. Cette mission peut être déléguée à un opérateur sous Délégation de service public (DSP) par exemple. Il insiste par ailleurs sur la nécessité de veiller à l'interopérabilité des systèmes régionaux de transports entre eux, la mobilité ne s'opérant pas uniquement au sein de chaque région. À cette fin, il recommande l'édiction d'un socle de base minimal, défini nationalement.

Le CESE recommande de prévoir, dans les Plans de mobilité (PDM), des contrats de déplacements regroupant employeuses et employeurs, représentantes et représentants des salariées et des salariés, Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et particulières/particuliers, sur le modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en recherchant l'intérêt partagé. Il importe en la matière de proposer des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux, issues de la concertation territoriale. Impliquer les branches pourrait être l'un des moyens d'atteindre la taille critique. Ce type de démarche pourrait s'inscrire dans le cadre des négociations sur la qualité de vie au travail.

Chapitre III – Mobilité solidaire

Le CESE recommande d'inclure dans les PDM, des mesures visant à faciliter les mobilités pour les personnes qui rencontrent des difficultés : femmes (sécurité à certaines heures), jeunes ruraux (aides aux mobilités, mise

Synthèse de l'avis

à disposition par des plates-formes de mobilité de véhicules à 2 ou 4 roues si possible électriques, ou aides au financement du permis...), personnes à mobilité réduite, personnes âgées (accès au numérique)... Le projet de loi devrait mettre à l'étude l'idée d'un passe mobilité comportant des tarifs sociaux et qui offrirait des solutions adaptées de mobilité à chacune et chacun, sans discrimination géographique.

Chapitre IV – Mesures spécifiques aux Outre-mer

Le CESE préconise que, compte tenu de la vulnérabilité des Outre-mer face aux risques climatiques, la présente loi d'orientation soit l'occasion de décliner concrètement pour ces territoires, en matière de mobilité, les engagements de l'État tels qu'ils résultent des mesures présentées par le Président de la République en juin 2018 et inscrites dans le Livre Bleu issu des Assises des Outre-mer, afin d'y déployer des solutions collectives (transports en commun en site propre, pôles multimodaux co-voiturage ...) et de nouveaux modes de transport alternatifs.

TITRE II - RÉUSSIR LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES MOBILITÉS

Chapitre 1^{er} – Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Le CESE recommande de rechercher une convergence européenne dans la gouvernance de la mobilité. La puissance européenne est nécessaire pour imposer des règles et normes économiques, sociales et environnementales, à l'ensemble du secteur de la mobilité, aux plateformes à la puissance financière colossale, et qui œuvrent sur le marché européen. Cette stratégie a déjà fonctionné dans le domaine de la concurrence (forte condamnation de Google pour abus de position dominante par exemple...). Les pouvoirs de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) française et de l'association des CNIL européennes devraient être renforcés et leurs recommandations suivies d'effets.

Le CESE préconise de différencier les données dans le cadre de l'ouverture des données de mobilité prévue à l'article 9. La réglementation européenne sur l'ouverture des données de la mobilité impose leur ouverture en temps réel. Le CESE recommande de ne pas aller au-delà et de prévoir que les données stratégiques et commerciales des entreprises de transport soient préservées et ne soient pas ouvertes. L'ouverture des données doit préserver le secret des affaires et le respect de la propriété intellectuelle.

Le CESE préconise de conforter la position des opératrices/opérateurs européens, en renforçant leur coopération, en organisant une concertation

nationale et européenne pour mieux comprendre leurs attentes. Le CESE encourage la création d'un « Airbus de la mobilité » et appelle à modifier le droit européen des concentrations en encourageant l'élaboration de projets communs de développement par les grands groupes de mobilité pour faire face à l'hégémonie des plateformes. Le CESE recommande de favoriser la création d'un écosystème français de start-ups liées à la mobilité et de développer les filières économiques (création en cours de French mobility).

Chapitre II – Encourager les innovations en matière de mobilité

Le CESE recommande une conférence préparatoire au CESE et un débat au Parlement sur les nouvelles mobilités : les sujets du véhicule autonome, de la mobilité partagée, du télétravail et du coworking entre autres, disruptifs pour nos mobilités, habitudes et comportements, méritent un débat très élargi au sein de notre société. Hors expérimentation, le sujet du véhicule autonome notamment ne pourra pas être traité par simple ordonnance.

Le CESE recommande de faire du covoiturage une possibilité de service de transport régulier organisé par les AOM et de développer dans ce cadre des partenariats de mobilité entre les AOM, les entreprises et les salariés et salariées. Cette disposition doit rester facultative.

Le CESE préconise de renforcer le dialogue social au sein et avec les plateformes numériques de mises en relation afin de renforcer la réglementation sociale dans ce secteur. Le CESE s'oppose à exonérer de requalification en salariat, les plates-formes de mise en relation qui éditeraient une Charte. Il appelle à une application du code du travail pour traiter ces requalifications. Il préconise que l'obligation de reporting de responsabilité sociale des entreprises (RSE) en place pour toutes les entreprises de plus de 500 salariées ou salariés s'applique aux plateformes qui mobilisent plus de 500 personnes.

Le CESE recommande au législateur de veiller à assurer une protection sociale de qualité à chaque travailleuse et travailleur du secteur des mobilités en rapport avec le niveau qui fait référence dans notre pays.

Le CESE recommande de faire mieux connaître des modèles de gouvernance incluant davantage les salariées et salariés dans la gouvernance des entreprises et dans leurs résultats, parmi lesquelles les Sociétés coopératives et participatives (SCOP) et les Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC).

TITRE III - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

Chapitre I^{er} – Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

Le CESE recommande de faciliter au maximum l'usage des mobilités actives pour les déplacements du quotidien.

Le CESE préconise de renforcer le dialogue entre partenaires sociaux pour encourager le télétravail ou le coworking ainsi que la mise en place de « bureaux des temps » au sein des AOM pour diminuer les congestions. D'une manière générale, il convient de lutter contre l'étalement urbain et d'encourager la densification de l'urbanisme et des centres bourgs.

Le CESE préconise que la notion de « véhicule propre » soit mieux définie et que l'on incorpore dans la détermination de nos choix, les nuisances et pollutions générées par la conception, l'usage et le recyclage des véhicules, en particulier celles liées à la production et au transport de l'énergie utilisée. Des alternatives comme celle du biogaz ou de la pile à combustible doivent être préservées.

Chapitre II – Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

Le CESE recommande d'encourager la transition énergétique dans les transports vers des énergies moins polluantes et d'actualiser régulièrement les besoins en fonction des prévisions de la demande et des évolutions technologiques.

Chapitre III – Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion et chapitre IV Améliorer le contrôle des acteurs et actrices du marché

Le CESE approuve la mise en place de Zones à faibles émissions, en veillant à préserver une mobilité inclusive et à permettre à chaque personne ou entreprise l'adaptabilité nécessaire par la concertation et l'aide aux changements d'usage. Le CESE reste réservé sur l'idée d'un péage urbain qui renforcerait les inégalités sociales et territoriales. Pour le CESE, l'effort doit d'abord porter sur l'accès à toutes et tous aux centres-villes via des transports décarbonés, à faibles émissions, le plus possible de porte-à-porte, et sur la base d'une concertation rassemblant toutes les parties concernées : usagers

et usagers, collectivités environnantes, entreprises et leurs représentantes ou représentants du personnel, commerçantes et commerçants...

TITRE III BIS - INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS

Le CESE préconise un fléchage de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers la mobilité et, pour chaque mode, de prendre en compte les coûts externes, en grande partie supportés par les contribuables, souvent via les collectivités.

Le CESE préconise que le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) se voit confier un rôle d'évaluation et d'alerte à mi-parcours de la programmation actuelle ainsi qu'un rôle de préparation des programmations suivantes (post 2022).

Le CESE recommande de prendre en compte la dimension européenne dans la programmation des infrastructures et d'ouvrir la perspective des investissements au-delà de 2027, en particulier pour l'innovation et les nouvelles technologies. L'élaboration d'un nouveau Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) doit y répondre.

Le CESE préconise, pour juger de la nécessité de toute infrastructure majeure, de prendre en compte les bénéfices attendus sur l'économie des territoires concernés, sur la réduction des inégalités sociales, sur la sécurité et sur l'environnement (report modal, réduction des émissions polluantes, reconquête de la biodiversité). Sur ce dernier point, un des outils adaptés est l'Autorité environnementale.

Une nouvelle fois, le CESE appelle à la plus large concertation sur les projets aux différentes phases de conception et de réalisation, en particulier dans les territoires où il peut exister des recouvrements de projets. Ainsi, entre autres, le comité sur la qualité de services prévu à l'article L. 1111-7 du Code des Transports doit être pérennisé.

Quant à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, le montage financier transféré à la région Hauts de France doit être sécurisé sur le long terme, en particulier pour ce qui relève des engagements de l'État. Il ne faut pas que l'État se désengage du dossier, laissant aux seuls acteurs et actrices régionaux le soin de financer le projet sur des bases fiscales locales qui ne seront sans doute pas suffisantes. Le CESE préconise de créer des opportunités économiques pour toutes les régions et tous les ports concernés, en favorisant le dialogue et la coopération. Cela implique d'élargir l'hinterland des ports du Havre et de Rouen, en créant un corridor fret ferroviaire de qualité sur la liaison Ouest-Est du Havre jusqu'à l'Allemagne et d'investir plus fortement dans les ports, notamment en sollicitant des financements européens.

Synthèse de l'avis

Le CESE préconise, de manière générale, de mettre en adéquation les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec les objectifs, notamment en ce qui concerne l'affectation de recettes supplémentaires à hauteur des 500M€ par an à trouver à partir de 2020 dans la programmation et l'apurement de la dette SNCF contractée par l'AFITF.

TITRE IV -SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre 1^{er} – Renforcer la sûreté et la sécurité

Le CESE préconise de renforcer les missions de sûreté dans les transports, en particulier pour les personnes vulnérables, en étoffant notamment les forces de sécurité et en préservant ou rétablissant une présence humaine dans les véhicules et bâtiments de transports publics, de recueillir l'avis des organismes reconnus sur l'égalité femme-homme, de tenir des statistiques genrées des agressions, infractions et incivilités et de prendre des mesures législatives, juridiques et opérationnelles pour les combattre.

Le CESE préconise que la mission de sûreté spécifique à la RATP soit contrôlée et régulée par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) comme c'est le cas pour la mission exercée par le service de sûreté de la SNCF afin qu'il n'apparaisse pas de nouvelles divergences de processus entre les équipes opérant sur des périmètres similaires et contigus.

Chapitre II – Améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire

Le CESE préconise de maintenir la limitation de durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 mètres, ainsi que le contrôle assuré par les officiers de sécurité des Affaires maritimes, qui s'exerce à titre préventif et dissuasif.

Chapitre III – Outils de financement et de régulation

Le CESE rappelle son attachement à la concertation, au dialogue social et au respect de tous et toutes les partenaires, en particulier lors de l'ouverture à la concurrence d'un secteur aussi essentiel que celui des mobilités, qui touche au quotidien de chaque résidente et résident. L'adhésion des personnels, comme le respect de leurs conditions sociales, sont des éléments majeurs de l'amélioration recherchée de la qualité.

Chapitre IV – Mesures diverses

Le CESE soutient les mesures de conservation du domaine public ferroviaire, en particulier le maillage capillaire des petites lignes dont l'utilité peut renaître pour un nouveau projet de mobilité. Il préconise de mettre en œuvre un programme national de sauvegarde des emprises ferroviaires. Il en est de même pour la sauvegarde des emprises fluviales de façon à opérer dans l'avenir du report modal vers ce mode.

Par courrier en date du 12 octobre 2018, le Premier ministre a saisi le Conseil économique, social et environnemental (CESE) de l'Avant-projet de loi d'orientation des mobilités. Le Bureau du CESE, lors de sa réunion du 23 octobre 2018, a confié à la section de l'Aménagement durable des territoires la préparation d'un projet d'avis sur ce thème. La section de l'Aménagement durable des territoires a désigné M. Bruno Duchemin comme rapporteur.

Introduction

Le Gouvernement a saisi le CESE le 12 octobre 2018 sur un avant-projet de loi d'orientation des mobilités. L'élaboration de ce texte a été précédée d'une phase préparatoire de consultation englobant les Assises de la mobilité et le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Cet avant-projet de loi adopte une approche transversale en abordant les modes routiers, ferroviaires, fluviaux, à l'exclusion de l'aérien. Le texte inclut les nouvelles mobilités et les nouveaux usages.

Les mobilités connaissent de profondes évolutions. La révolution numérique, la lutte nécessaire contre le dérèglement climatique et contre les inégalités sociales et territoriales, les transformations législatives récentes de la gouvernance territoriale, les changements de comportements et de partage, les mutations technologiques, les capacités de financement, se combinent en défis, risques et opportunités, que nous devons relever, réguler, accompagner. Les choix technologiques, culturels, sociétaux et économiques que nous allons devoir rapidement effectuer en matière d'urbanisme et de logement, de développement durable et de loisirs, répondront bien ou mal aux défis des mobilités. Cela concerne chacune et chacun, toute personne se déplaçant ou faisant déplacer pour travailler, consommer, se former ou se divertir. Cela nous concerne aussi lorsque nous consommons sans nous déplacer, lorsque le fret et la logistique apportent un service à domicile.

Le CESE, pour mener ses travaux sur la loi d'orientation des mobilités, a retenu trois principes :

1. Les nouvelles technologies portent un espoir : celui d'apporter à de nombreuses personnes qui en sont privées, de nouvelles solutions de mobilité plus individualisées dans les transports en commun et plus partagées dans l'automobile, alternatives à l'autosolisme. Elles sont économiquement soutenables et plus respectueuses de l'environnement. C'est une opportunité économique, sociale et environnementale dont il faut se saisir.

Elles comportent néanmoins des risques, en particulier sur l'emploi et la vie privée...

Le CESE souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'infrastructure. Pour que ces nouvelles technologies permettent une véritable amélioration environnementale et sociale, il faut veiller à leur appropriation sur tout le territoire, y compris dans les zones concentrant « l'illectronisme ».

L'accès pour toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif, sur tout le territoire.

2. Le secteur des mobilités doit enclencher une forte réduction des émissions polluantes, et leur disparition à terme, pour l'avenir de la planète et pour l'humanité. Cela nécessite l'effort de toutes et tous, à la fois personnes et acteurs/actrices de l'économie, et ne sera acceptable que si cela s'opère dans le cadre d'une justice économique et sociale. Le secteur de la mobilité est un des premiers émetteurs de pollutions et le principal responsable d'émissions de CO₂ dans notre pays, en particulier de gaz à effet de serre (GES). Ses émissions augmentent, ce secteur étant le seul dont les émissions se sont accrues depuis 1990. Une politique résolue visant à réduire ces pollutions doit donc être mise en œuvre d'urgence. À défaut, les efforts des autres secteurs (industrie, habitat...) pour limiter le réchauffement climatique à un niveau supportable, sous 1,5 °C, devraient être bien plus élevés, et deviendraient très difficilement atteignables.

La mobilité doit devenir un atout du développement durable.

3. Pour devenir durable, l'évolution des infrastructures des mobilités doit aussi s'inscrire dans un budget réaliste. Trop de projets ont été avancés, parfois réfléchis avec consultation des populations, puis reportés ou abandonnés par manque de prévoyance budgétaire.

Les choix de futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables.

La mise en œuvre de ces principes fait apparaître les défis de la mobilité.

Les principaux défis de la mobilité :

- La difficulté de répartir des offres sur tout le territoire, pour toutes et tous, est porteuse d'inégalités. La mise en œuvre du droit au transport tel que défini dans le livre 1er du code des transports, n'est pas efficiente, avec des causes multiples, parmi lesquelles l'absence d'autorité organisatrice pour 80% du territoire.
- Le secteur doit réduire drastiquement ses émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Le dérèglement climatique est une bombe à retardement qui gagne chaque jour en puissance, la mauvaise qualité de l'air provoque des dizaines de milliers de décès anticipés par an.
- Le financement de nouvelles infrastructures, l'entretien des existantes, nécessitent des investissements et des moyens importants. Cette problématique doit être intégrée dans toute politique de mobilité avec une approche de type cycle de vie. L'efficacité de l'argent public utilisé, mais aussi celui des ménages, dans le secteur de la mobilité, doit être optimisée.
- Le secteur économique de la mobilité connaît un foisonnement et un bouleversement technologique tel que les plus grandes entreprises mondiales investissent des sommes colossales pour s'imposer sur les marchés existants et futurs. Le véhicule autonome est emblématique de cette mutation. Les entreprises françaises de mobilité sont parmi les plus réputées : transport, matériels, organisation et ingénierie... mais pourront-elles résister ?
- La question des données numériques générées par la mobilité touche au droit et à la liberté de chacune et chacun d'entre nous. La valeur de ces données ne fait qu'augmenter. Les entreprises doivent les partager pour se mettre en conformité avec la réglementation européenne. Quelles régulations introduire dans ce marché à haute croissance ?

- L'organisation du fret, la logistique et l'intermodalité, y compris fluvial et maritime, doivent être repensées afin de mieux desservir en diminuant fortement les nuisances polluantes et sonores, mais aussi les risques d'accidents graves.

L'indépendance énergétique est un enjeu géopolitique pour l'ensemble des gouvernements. Les choix de mobilité ont une incidence forte sur les besoins d'importation des pays consommateurs.

Pour répondre à ces défis, le CESE souligne la nécessité d'aborder la problématique des mobilités dans une approche large d'aménagement et de développement durable. Les incidences économiques, sociales et environnementales des choix adoptés vont façonner notre quotidien.

Il observe que, pour mieux répondre aux besoins de mobilités tout en réduisant les émissions polluantes du secteur des transports, le recours à un très large panel de mesures et d'actions est nécessaire, parmi lesquels figurent entre autres le développement du covoiturage et, pour les transports de courte distance, du vélo.

Il relève l'enjeu du maintien, de l'entretien et du développement des services publics, mais aussi celui du développement des infrastructures et des transports collectifs dans les territoires périphériques des villes.

Il considère comme majeure, l'importance d'un financement réaliste des futures infrastructures, en prenant en compte à la fois les capacités budgétaires de notre pays et la difficulté que le report de certaines dépenses notamment d'entretien et de rénovation, entraînerait ultérieurement si elles devaient être différées.

Le CESE invite à conforter la dimension économique, sociale et environnementale de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités et entend, par cet avis, formuler un ensemble de propositions concrètes portées par la société civile pour y parvenir.

I - TITRE I^{ER} - AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES PERSONNES, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

A - Chapitre 1^{er} – Couverture de l'ensemble du territoire par une autorité chargée de la mobilité et clarification des compétences

L'article 1er transforme le droit au transport en droit à la mobilité et clarifie les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il permet aux AOM de ne pas organiser systématiquement des services réguliers de transport public de

personnes et de diversifier les offres de mobilité sur leur territoire de compétence en incluant les nouvelles mobilités (autopartage, covoiturage, mobilités actives).

Les régions deviennent AOM régionales compétentes pour les services d'intérêt régional de transport régulier, à la demande et scolaire ainsi que pour les mobilités partagées et actives.

Les conseils départementaux apportent une assistance technique en matière de mobilité aux communautés de communes.

Les régions peuvent déléguer un ou des services de mobilité à une collectivité territoriale ou à un EPCI. Cela permet à une ou des AOM, sur demande, de se voir déléguer par la région, la création d'un service de car express ou de covoiturage dépassant leur propre ressort territorial.

Les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon restent AOM sur leur ressort territorial, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

Les métropoles peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs/voyageuses, ou de gare, situés dans leur ressort territorial.

Les communes auront jusqu'à fin 2020 pour transférer leur compétence en matière de mobilité aux communautés de communes dont elles sont membres. Faute de transfert début 2021, la région pourra exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée et deviendra ainsi AOM. Quand des communes exercent déjà des compétences de mobilité sur leur territoire, elles les conservent. La prise de compétence par la région sera réversible si la carte intercommunale évolue ou si un syndicat mixte est créé ou évolue.

Le rôle des AOM en matière d'organisation ou de contribution au développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage) et des mobilités actives (vélos, marche) est clarifié.

La région peut conserver la gestion de ses lignes régulières et scolaires quand une communauté de communes AOM en fait la demande.

Les mentions de « périmètre de transport urbain » sont remplacées dans le code des transports par celles de « ressort territorial » de l'AOM.

OBSERVATIONS DU CESE :

Aujourd'hui 80 % du territoire, où 19 millions d'habitantes et habitants résident, ne sont pas couverts par une autorité organisatrice de mobilité.

L'application de cet article devrait avoir des effets positifs :

- Couverture de tous les territoires par une AOM compétente.
- Pertinence de l'échelle intercommunale pour organiser les transports de courte distance en particulier du quotidien, en relation avec la région coordonnatrice pour éviter les effets de « balkanisation ».
- Possibilité pour les AOM d'enrichir leur offre de mobilité d'autopartage, de covoiturage, de mobilités actives.

Le Conseil appelle l'attention sur les points suivants :

- Transformer le droit au transport en droit à la mobilité ne rend pas ce droit effectif pour l'ensemble de la population. Des millions de familles n'ont pas d'autre choix aujourd'hui que l'automobile pour leurs déplacements dépassant quelques kilomètres. Le droit à la mobilité sera effectif lorsque chacune et chacun bénéficieront d'une offre alternative répondant à leurs besoins. La fin de l'obligation d'organiser systématiquement des services de transport public porte le risque d'un abandon de territoires.
- Les transferts de compétences emportent des transferts d'actifs, de financement et de fiscalité, qui peuvent déséquilibrer les budgets des collectivités cédantes ou prenantes.
- Dans le cas où les communes n'ont pas délibéré sur le transfert de la compétence mobilité à l'intercommunalité, l'article 1 prévoit que la région peut l'exercer (pas d'obligation). Cela induit un risque que des territoires restent alors non couverts par une autorité de mobilité. Si le législateur ne souhaite pas imposer l'obligation par la région d'exercer la compétence mobilité en lieu et place de la commune, il faut néanmoins s'assurer qu'aucune carence ne subsiste et que chaque territoire est bien couvert par une AOM.
- Regrouper sous une même autorité et coordonner différents modes de transports sur les flux empruntés, peut améliorer sensiblement l'offre de mobilité. Cependant, cela implique de juxtaposer des moyens, des entreprises et des salariées/salariés, aux cultures, accords d'entreprise et statuts différents. Une concurrence sociale risque alors d'apparaître, surtout si des appels d'offres sur des zones ou des itinéraires sont lancés.
- Les départements qui ont eu longtemps une compétence transport, (transport scolaire notamment) pourraient participer à une solution en apportant un appui en accord avec la Région.

Préconisation 1 :

Le CESE recommande de ne pas laisser de territoire en carence d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Pour s'assurer de n'oublier personne en besoin de mobilité, il préconise que la loi organise la complémentarité et/ou la subsidiarité entre les différents niveaux de collectivités coordinatrices sur des bassins de mobilité et entre ces bassins. Il recommande par ailleurs de veiller pour chaque transfert, à l'équilibre budgétaire des collectivités prenantes ou cédantes de la compétence mobilité.

Préconisation 2 :

Le CESE préconise, afin d'éviter le dumping social, de définir des normes sociales communes dans tout le secteur, englobant les différents modes, les nouvelles mobilités permises par les plateformes et applications numériques, les transports urbains et périurbains, en organisant une concertation nationale avec les partenaires sociaux. Plus généralement, le CESE recommande de garantir les mêmes conditions de concurrence entre tous les modes de transports qui assurent les mêmes services (monopoles/nouveaux entrants, uberisation (par exemple taxis/VTC).

L'article 2 concerne le nouveau versement mobilité, qui facilite le financement des nouvelles mobilités et permet de moduler les taux au sein d'un syndicat mixte pour tenir compte de la fragilité économique de certains territoires. Il limite l'usage de cette ressource aux AOM qui organisent des services réguliers de transport public de personnes ou des services de transport scolaire.

OBSERVATIONS DU CESE :

Des moyens financiers considérables seront nécessaires au maintien, à l'entretien et à la régénération des infrastructures sous compétence des AOM. Ils seront aussi essentiels pour créer et développer de nouvelles solutions de mobilité et assurer les services publics indispensables pour faire face aux besoins, favoriser une plus grande égalité d'accès et réduire les nuisances environnementales. Cependant, l'autopartage, le covoiturage, et pour des distances relativement courtes, les mobilités actives, offrent des solutions de mobilité intéressantes à coût relativement bas.

Le CESE souligne la nécessité de définir les objectifs et les moyens avant de décider des nouvelles formes d'imposition. Il préconise par ailleurs d'assurer une bonne péréquation entre les territoires. Certains peuvent offrir les emplois (zones d'activités, cluster, zones industrielles...), d'autres abriter les travailleuses et les travailleurs (cités, zones urbaines...). Il convient aussi de veiller à ne pas créer d'effets d'aubaine liés au positionnement sur les flux (en amont ou en aval) ni de nouvelles inégalités.

Le CESE a marqué dans divers avis¹, son attachement à des prélèvements obligatoires favorisant une plus grande égalité entre les territoires et les personnes.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- Le versement transport est actualisé en versement mobilité.
- Les AOM sont dotées d'une ressource fiscale propre.

Le Conseil appelle l'attention sur les points suivants :

- Les conditions du nouveau versement mobilité sont imprécises (la notion de fragilité économique n'est pas précisée dans l'alinéa 9, par exemple) et il est nécessaire de les clarifier.
- La possibilité de moduler le montant du versement mobilité tendra à renforcer les inégalités d'attractivité entre les collectivités au profit des plus riches qui pourraient offrir les taux les plus bas afin de concentrer davantage d'activités sur leurs territoires, ce qui ajouterait aux inégalités.
- Le versement transport permet de contribuer au développement des dispositifs de mobilité des transports collectifs du quotidien. Sa transformation en versement mobilité, si elle devait s'accompagner d'une augmentation des taux, pourrait être atténuée par des exonérations de cotisations, comme le sont les chèques-déjeuner, par exemple.
- Les impôts et taxes sur les transports (y compris les carburants) apportent des recettes considérables aux budgets de l'Etat et des AOM, sans que des dépenses d'un montant équivalent soient consenties pour les mobilités. Il serait souhaitable qu'une plus grande part des ressources ainsi dégagées serve à financer les investissements en matière de mobilité.

- Le financement des mobilités via une augmentation de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), nuirait davantage encore aux activités économiques et aux familles éloignées des centres villes et centres d'activités. Ces familles perçoivent souvent des revenus modestes.
- Le CESE attire l'attention sur l'importance des taxes qui pèsent sur les mobilités, sur le sentiment d'injustice qu'elles peuvent générer notamment chez les populations qui encore aujourd'hui, n'ont d'autre choix que l'automobile pour se déplacer, qui parfois même renoncent à ce droit et subissent l'exclusion.

Préconisation 3 :

Pour le CESE, la taxation est un instrument efficace de développement durable si elle est juste, proportionnée et équitable, et les populations l'accepteraient d'autant qu'elles constateraient que la collecte financerait des solutions alternatives qui leur sont directement destinées. Cela pose la question du fléchage des taxes liées à la préservation de l'environnement.

Préconisation 4 :

Le CESE préconise d'améliorer la péréquation solidaire entre différents territoires et la péréquation entre différents secteurs économiques, de privilégier la coopération à la compétition et de rechercher un équilibre dans le financement des moyens nécessaires pour faire face aux besoins en matière de mobilité entre les prélèvements sur les entreprises, sur les ménages, les usagers et les usagers, ainsi que d'autres revenus provenant, par exemple, de la taxation des plateformes numériques de mobilité...

Préconisation 5 :

Le CESE recommande, afin d'éviter le dumping environnemental, de prendre en compte, pour l'évaluation de l'efficacité environnementale de chacun des modes, l'ensemble des externalités transports afin d'encourager le report modal sur ceux plus vertueux. Le CESE préconise également d'ouvrir la réflexion sur la contribution actuelle du fret routier.

L'article 3 autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance, au vu des spécificités de l'organisation des mobilités sur le territoire lyonnais, pour créer un établissement public qui exercerait les missions d'une AOM sur un périmètre géographique intégrant le département du Rhône et la métropole de Lyon.

OBSERVATIONS DU CESE :

Le département du Rhône couvrait la ville de Lyon et sa périphérie avant la mise en place de la métropole de Lyon. En application de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, la métropole de Lyon exerce depuis le 1er janvier 2015 à la fois les compétences d'une

métropole et d'un département pour les 59 communes qui la composent, le département n'agissant plus pour sa part que pour les autres territoires. Le projet de loi réunifierait donc pour les mobilités ce que la loi MAPTAM avait divisé.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs en clarifiant et facilitant la gouvernance de la mobilité dans et autour de la métropole de Lyon et en favorisant ainsi la coordination et la continuité de l'organisation des déplacements sur l'ensemble du territoire du département du Rhône.

Le CESE signale toutefois que les missions de ce nouvel établissement public risquent de se heurter au découpage du territoire sur les autres compétences, réparties entre la métropole de Lyon et le département du Rhône.

B - Chapitre II – Renforcement de la coordination des politiques de mobilité au service de l'intercommunalité

L'article 4 précise le rôle de cheffe de file de la région pour l'organisation des mobilités. Elle organise les modalités de l'action commune des AOM afin d'assurer une continuité territoriale pour la mobilité quotidienne des personnes : définition de l'offre (desserte, horaires, tarification...), création et exploitation des pôles d'échanges multimodaux et gestion des situations perturbées, recensement et partage des bonnes pratiques, appui aux AOM.

Ces missions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité définis librement par chaque région. Elles pourront prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité que régions et AOM pourront conclure pour optimiser les correspondances, le fonctionnement des pôles d'échange, la gestion des situations dégradées.

L'article élargit aux questions de mobilité le champ de l'assistance technique des départements aux communes.

Il permet de revoir la gouvernance des syndicats mixtes de transport. La région, en tant que cheffe de file de l'intermodalité devient membre de plein droit du syndicat. Le département, au titre de sa compétence voirie, peut y être associé. Le champ d'intervention des syndicats de transport est élargi à tout service de mobilité.

Il institue un comité des partenaires consulté par les AOM avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, des orientations de la politique tarifaire et du taux de versement mobilité. Ce Comité garantit le dialogue entre AOM, usagers et usagers et tissu économique qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité.

OBSERVATIONS DU CESE :

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- Identification claire d'une cheffe de file pour la mobilité : la Région, dont le périmètre permet d'organiser et de coordonner les flux, de bout en bout.
- La création de bassins de mobilité est pertinente.

- Le rôle de cheffe de file de la Région pour l'organisation des mobilités peut contribuer à favoriser au niveau régional, une coordination et une péréquation nécessaire du financement des politiques de transports entre les différents territoires régionaux, et notamment entre les grandes villes, les espaces périurbains et les territoires ruraux.
- Les grandes agglomérations bénéficient de transports collectifs et d'un très grand nombre de flux de voitures individuelles qui peuvent faciliter l'organisation du covoiturage, alors que cela est plus difficile en territoires diffus, où les distances sont plus grandes et les trajets plus éparpillés.

Le CESE relève le progrès constitué par l'association des actrices et acteurs économiques au sein des comités de partenaires obligatoirement consultés par les AOM. Il rappelle que les entreprises financent entre 35 % (Province) et 45 % (Île-de-France) des dépenses en transport public au travers du versement transport. Une consultation systématique des représentantes et des représentants des entreprises doit être envisagée pour toute décision ayant trait au financement, en particulier en cas de modification du taux du versement transport. Il souligne plus largement l'importance de la participation des organisations de la société civile organisée (employeuses et employeurs, usagères et usagers, habitantes et habitants, représentantes et représentants des salariées et salariés, représentantes et représentants des associations...) pour appréhender de manière concrète les besoins de la population et les problèmes de mobilité rencontrés (par exemple choisir entre bus, taxi, ou mobilité active sur un itinéraire).

Le Conseil appelle l'attention sur l'intérêt du rôle de cheffe de file donné à la région pour permettre d'harmoniser les mobilités. Mais celui-ci se heurtera à l'incompatibilité des différents systèmes numériques de billettique hérités des précédents découpages administratifs et des choix non coordonnés opérés précédemment par les régions en la matière.

Préconisation 6 :

Le CESE recommande de créer dans chaque région une plateforme numérique unique permettant à chaque personne qui le souhaite, où qu'elle se trouve sur le territoire, de recevoir les offres de mobilité susceptibles de répondre à ses besoins. Cette mission peut être déléguée à un opérateur sous Délégation de service public (DSP) par exemple. Il insiste par ailleurs sur la nécessité de veiller à l'interopérabilité des systèmes régionaux de transports entre eux, la mobilité ne s'opérant pas uniquement au sein de chaque région. À cette fin, il recommande l'édiction d'un socle de base minimal, défini nationalement.

L'article 5 concerne la planification de la mobilité des personnes et des biens. Chaque AOM de plus de 100 000 habitantes et habitants élabore un plan de mobilité, qui se substitue aux actuels plans de déplacement urbains (PDU). Il donne la faculté aux AOM situées en milieu rural d'établir, si elles le souhaitent, des plans de mobilité rurale.

Le plan de mobilité intègre l'ensemble des nouvelles formes de mobilité : prise en compte des besoins en matière de mobilité active et partagée, de mobilité inclusive

et de mesures permettant de limiter l'étalement urbain. Un schéma structurant cyclable et piéton sera désormais systématiquement défini, et, le cas échéant, un schéma de desserte fluviale et ferroviaire. Les exigences en matière de sécurité routière sont renforcées.

La région élabore un plan de mobilité lorsqu'elle exerce la compétence mobilité sur le ressort territorial et à l'échelle des communes qui n'ont pas transféré la compétence aux communautés de communes.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont associés à l'élaboration du plan. Les AOM limitrophes sont appelées à donner leur avis sur le plan de mobilité arrêté.

Cet article vise à rendre plus opérationnelles les dispositions du plan en matière de circulation et de stationnement. Il permet de mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les documents de planification et stratégiques locaux et régionaux.

OBSERVATIONS :

Les vélos et la marche à pied étaient déjà pris en compte par les PDU, et l'élaboration de PDU était déjà obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitantes et habitants. Le plan de mobilité proposé intègre des réseaux cyclables (schémas structurants cyclables et piétonniers). Il prévoit aussi l'organisation de la logistique (mise en place de plates-formes logistiques à l'entrée des villes desservies ensuite par voie fluviale ou par des camionnettes électriques). Le CESE approuve ces mesures.

Le CESE propose d'établir des zones de stationnement réglementées gratuites à l'entrée des agglomérations pour permettre de limiter le nombre de véhicules dans les centres-villes, en incitant les automobilistes à utiliser les transports en commun.

Le CESE a appelé dans nombre d'avis récents à la mise en place d'agences locales de la mobilité pour favoriser le développement des transports collaboratifs en zones rurales (covoiturage, autopartage, TAD) et l'intermodalité avec les transports publicsⁱⁱ.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- Meilleure intégration des mobilités actives et partagées dans les plans de mobilité (par rapport aux PDU), des mobilités inclusives en faveur des jeunes, des personnes âgées ou des ménages pauvres.
- Concertation avec les AOM limitrophes.
- Association des gestionnaires d'infrastructures.
- Relation entre mobilité et étalement urbain.
- Possibilité donnée aux AOM situées dans les territoires ruraux d'établir des plans de mobilité rurale.

Le Conseil appelle l'attention sur le point suivant :

- L'association entre les actrices et acteurs de la mobilité du quotidien, autorité organisatrice, entreprises, usagères et usagers, pour trouver ensemble des solutions limitant « l'autosolisme » sur la majorité de nos déplacements, n'est pas envisagée. Cet « autosolisme » est pourtant l'une des causes principales des émissions de GES, de la mauvaise qualité de l'air, de la saturation des

infrastructures, des pertes conséquentes de temps dues aux encombrements routiers. Selon le ministère de l'Environnement (CGDD), en 2018, les voitures particulières représentent 56 % des émissions de CO₂ des émissions des transports routiers, les poids lourds, 22 % et les véhicules utilitaires 20 %ⁱⁱⁱ.

Préconisation 7 :

Le CESE recommande de prévoir, dans les plans de mobilité (PDM), des contrats de déplacements regroupant employeuses et employeurs, représentantes et représentants des salariées et des salariés, Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et particulières/particuliers, sur le modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en recherchant l'intérêt partagé. Il importe en la matière de proposer des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux, issues de la concertation territoriale. Impliquer les branches pourrait être l'un des moyens d'atteindre la taille critique. Ce type de démarche pourrait s'inscrire dans le cadre des négociations sur la qualité de vie au travail.

C - Chapitre III – Mobilité solidaire

Le chapitre III permet aux personnes les plus fragiles de trouver des solutions de mobilité adaptées à leur situation. Il décloisonne politiques de mobilité et politiques sociales au service de l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle. Il instaure une coordination opérationnelle des acteurs et actrices et lève les freins au développement de la mobilité à caractère social ou au versement des aides individuelles à la mobilité. Des dispositions permettent d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

L'article 6 permet aux AOM qui le souhaitent de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

Il précise, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, les modalités de coordination des partenaires de la mobilité à caractère social (régions, départements, autorités organisatrices locales des mobilités, syndicats mixtes de transport et Pôle emploi) qui peuvent élaborer et mettre en œuvre un plan d'action commun pour la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité. Ce plan d'action pourra définir les mesures pour que tout demandeur ou toute demandeuse d'emploi ou personne éloignée de l'emploi bénéficie, sur son bassin de mobilité, de prestations de conseil individualisé et d'accompagnement à la mobilité pour l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle.

L'article 7 généralise à l'ensemble des services de transports collectifs, hors aérien, la politique tarifaire préférentielle pour l'accompagnateur ou l'accompagnatrice d'une personne handicapée. Il prévoit l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de places de stationnement comportant des bornes de recharge électriques.

OBSERVATIONS :

Des dispositifs mis en place par certaines collectivités existent déjà pour permettre à des personnes fragiles de trouver des solutions de mobilité adaptées à leur situation (tarifs réduits pour les personnes âgées ou pour les personnes en situation de handicap ou aides versées en faveur du transport des étudiantes et étudiants, entre autres). La loi élargit et précise ces dispositifs mais ne revêt pas de caractère contraignant.

Depuis la loi du 19 mars 2015, les personnes en situation de handicap possédant la carte européenne de stationnement peuvent utiliser gratuitement « toutes les places de stationnement ouvertes au public » (et pas seulement celles réservées aux personnes en situation de handicap)^{iv}.

La mobilité solidaire doit prendre en compte les problèmes rencontrés par de nombreux ménages ou personnes isolées à revenus modestes qui sont souvent amenés pour se loger à s'éloigner des villes et à devoir s'y rendre quotidiennement notamment pour y travailler, ce qui suppose de disposer d'au moins un et souvent plusieurs véhicules motorisés. Il faut mettre l'accent sur des solutions alternatives de mobilité moins polluantes à leur proposer.

Parvenir à la neutralité carbone à l'horizon 2050 imposera à de nombreux ménages d'acquérir une nouvelle voiture à émissions faibles ou nulles, mais les coûts risquent d'être hors de portée de leurs moyens financiers. Des mesures du type des aides accordées à une certaine époque aux propriétaires d'automobiles changeant leur vieux véhicule polluant contre un modèle neuf à plus faibles émissions, le cas échéant bonifiées par les collectivités territoriales, pourraient s'avérer des incitations efficaces pour accompagner les changements. Cela permettrait d'accélérer de quelques années l'entrée de véhicules plus vertueux sur le marché de l'occasion où se fournissent la plupart des ménages aux revenus modestes.

Une expérimentation a été mise en place à Bordeaux : pour faciliter l'accès aux droits et à l'information des personnes fragiles, jeunes ou plus âgées, des volontaires en service civique agissent dans cette ville en tant qu'ambassadrices ou ambassadeurs du vélo ou de la mobilité durable, et apportent un accompagnement humain à celles et ceux qui le souhaitent. Le CESE encourage ce type de démarche, qui doit rester une démarche d'engagement et pas d'emploi déguisé, comme le CESE l'avait montré dans son étude sur le Service Civique de mai 2017^v.

L'application de ce chapitre devrait apporter des effets positifs :

- Décloisonnement des politiques de mobilité et des politiques sociales.
- Plan d'action commun et mesures individualisées à caractère social.
- Prise en compte de l'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les mobilités.

Le Conseil appelle l'attention sur les points suivants :

- Beaucoup de quartiers de la politique de la ville (QPV) se situent hors des grandes villes, dans des périphéries plus ou moins proches et, passée une certaine heure, les transports publics qui assurent leur desserte s'arrêtent de fonctionner, ce qui pose des problèmes aux populations qui y résident, pour accéder à l'emploi mais aussi à la culture et à la citoyenneté au sens large. La

mise en place d'aides publiques favorisant la mobilité des personnes à faibles revenus, des jeunes, résidant dans ces quartiers, est de ce fait nécessaire.

- Des collectivités territoriales et notamment de grandes régions envisagent de réduire ou ont redéfini à la baisse, des facilités de transport accordées à certaines catégories de personnes fragiles, et notamment aux étudiantes et étudiants ou aux personnes en recherche d'emploi.
- L'enjeu de la péréquation entre les collectivités est prégnant car une grande part de l'emploi se concentre dans les métropoles et les grandes villes qui bénéficient de moyens financiers importants, alors que les territoires périphériques ou ruraux disposent de moyens limités pour faire face aux besoins de transports de leur population. Les entreprises et les populations se situent souvent dans des territoires différents, ne relevant pas de la même AOM.
- Le développement des transports collectifs dans les territoires périphériques des villes et ruraux est un enjeu majeur pour réduire les inégalités. L'automobile collective (autopartage, covoiturage ainsi que, dans les territoires ruraux, (transport à la demande), choisie peu émettrice, voire autonome, peut apporter des solutions dans un avenir proche qu'il convient dès aujourd'hui d'organiser.
- Les problèmes particuliers rencontrés par nombre de femmes en matière de transport ne sont pas évoqués. Le guide référentiel sur « Genre et espace public » de 2016, dont le volet « circuler » comprend des pistes intéressantes en matière de sécurité (en termes d'éclairage ou d'arrêt à la demande) pour se déplacer par exemple à vélo ou à pied, de jour et de nuit, pourrait être utilisé.

Le CESE, tout en rappelant son attachement à la décentralisation et aux choix que celle-ci permet aux collectivités territoriales, appelle à ne pas fragiliser davantage des personnes dont la situation est déjà difficile.

Préconisation 8 :

Le CESE recommande d'inclure dans les Plans de mobilité (PDM), des mesures visant à faciliter les mobilités pour les personnes rencontrant des difficultés : femmes (sécurité à certaines heures), jeunes ruraux (aides aux mobilités, mise à disposition par des plates-formes de mobilité de véhicules à 2 ou 4 roues si possible électriques ou aides au financement du permis...), personnes à mobilité réduites, personnes âgées (accès au numérique)... Le projet de loi devrait mettre à l'étude l'idée d'un passe mobilité comportant des tarifs sociaux et qui offrirait des solutions adaptées de mobilité à chacune et chacun, sans discrimination géographique.

D - Chapitre IV – Mesures spécifiques aux Outre-mer

L'article 8 fixe les modalités d'application des dispositions du titre Ier dans les Outre-mer.

OBSERVATIONS :

Si l'ensemble des principales dispositions du projet de loi ont vocation à s'appliquer dans les Départements et Régions d'Outre-mer (DROM) en tenant compte des récentes évolutions institutionnelles et à Saint-Pierre-et-Miquelon, le législateur doit encore préciser les mesures applicables dans les Collectivités d'Outre-mer relevant de l'article 74 de la Constitution.

Contrairement au modèle de gouvernance retenu pour l'Hexagone, le Gouvernement élargit le champ de compétence dans les Outre-mer par la création « d'autorités organisatrices de la mobilité unique ».

Le CESE tient à rappeler que dans les Outre-mer, des difficultés spécifiques existent autant pour les transports intérieurs que maritimes. Les conditions d'un accès effectif au droit à la mobilité y sont souvent exceptionnellement critiques et ce pour des raisons diverses liées à leur géographie (Polynésie française et Guyane notamment), à leur isolement (à Wallis et Futuna ou à Saint-Pierre-et-Miquelon) et de manière générale à leur retard de développement économique et social, avec notamment des taux de précarité et de pauvreté substantiellement plus importants que dans l'Hexagone. L'insuffisance de transports en commun provoque un recours trop systématique à la voiture. Cela se traduit par des congestions routières récurrentes, sources de pollution et de dégradation de l'efficacité économique.

Préconisation 9 :

Le CESE préconise que, compte tenu de la vulnérabilité des Outre-mer face aux risques climatiques, la présente loi d'orientation soit l'occasion de décliner concrètement pour ces territoires, en matière de mobilité, les engagements de l'État tels qu'ils résultent des mesures présentées par le Président de la République en juin 2018 et inscrites dans le Livre Bleu issu des Assises des Outre-mer, afin d'y déployer des solutions collectives (transports en commun en site propre, les pôles multimodaux, co-voiturage ...) et de nouveaux modes de transport alternatifs.

II - TITRE II - RÉUSSIR LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES MOBILITÉS

A - Chapitre 1^{er} – Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

L'article 9 intègre, en droit interne, la réglementation européenne sur l'ouverture des données de mobilité. Il impose l'ouverture des données en temps réel et accélère le calendrier européen. Il prévoit qu'une compensation financière ne peut être demandée à l'utilisateur ou l'utilisatrice des données que si la mise à disposition des données à un utilisateur ou une utilisatrice entraîne un coût significatif.

Il impose de produire certaines données d'accessibilité des transports aux personnes handicapées. Il s'agit des données d'accessibilité des services réguliers

de transports publics (routier et ferroviaire) et de certains cheminements piétons, des identifiants et de la localisation des balises numériques destinées aux personnes malvoyantes.

L'article 10 confie aux régions et aux métropoles l'animation de la démarche d'ouverture des données et l'organisation de la transmission de ces données vers l'interface numérique nationale qui recensera l'ensemble des données de mobilité. Les régions et métropoles peuvent développer des plateformes de données territoriales. Dans ce cas, elles relaient les données récoltées à l'interface numérique nationale.

L'article 10 bis rend obligatoire, pour certaines voies du domaine public routier national et départemental, la publication des arrêtés de circulation les plus importants sous forme numérique pour faciliter la prise en compte des restrictions de circulation dans les services d'information sur les déplacements. Il s'agit de faciliter l'accès des transporteurs et transporteurs routiers à cette information afin qu'ils ou elles puissent mieux préparer leur itinéraire ainsi que de prévenir la dégradation d'ouvrages empruntés sans respecter les arrêtés de circulation.

L'article 11 confie à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanction, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre de l'accès aux données.

L'article 12 offre la possibilité à toute personne publique ou privée de créer un service multimodal de vente de service de transport. Il rend de droit la possibilité de se connecter aux services numériques de vente et de réservation de déplacements locaux. Les conditions financières des accords contractuels conclus dans ce cadre seront libres mais doivent rester non-discriminatoires.

OBSERVATIONS :

La suppression des Zones blanches numériques doit être accélérée, de manière à diffuser l'information de mobilité dans tous les territoires sans exclusion, à favoriser l'essor du covoiturage et de l'intermodalité avec les transports collectifs, ainsi qu'à permettre le développement du télétravail ou du coworking.

L'article 12 de l'avant-projet de loi offre la possibilité à toute personne, publique ou privée, de constituer un service multimodal de vente de service de transport, conventionnés ou organisés par la puissance publique, en rendant de droit la possibilité de se connecter aux services numériques de vente et de réservation des déplacements locaux.

Ouvrir les services multimodaux d'information (SMI) comporte le risque d'ouvrir la porte à la désintermédiation des opératrices et opérateurs de transport mais aussi des AOT, au profit d'opératrices et d'opérateurs du numérique.

Contrôler le respect de la vie privée est très difficile en matière de collecte et d'utilisation des données numériques. La plupart des personnes fournissent volontairement sur leur téléphone portable ou leur ordinateur, des informations très précises et parfois très confidentielles sur elles-mêmes aux acteurs et actrices économiques, sans bien connaître à qui elles les confient, ni avoir conscience de l'usage qui peut en être fait. Par ailleurs, si l'on se refuse à cocher la case proposée,

les applications « gratuites » ne fonctionnent pas toujours et les usages possibles des téléphones portables s'en trouvent considérablement réduits. Cela incite à donner les informations à caractère privé requises.

L'application de ce chapitre devrait apporter des effets positifs :

- La France intègre la réglementation européenne.
- Le partage des données peut favoriser une meilleure information à l'usage des publics, une meilleure accessibilité, en particulier pour les plus fragiles (personnes à mobilité réduite...).
- La mobilité est l'un des secteurs les plus concernés par la révolution numérique et l'intérêt général suppose de faciliter la mobilité de nos concitoyennes et concitoyens. Des opératrices et opérateurs de mobilité, des start-up, les collectivités, vont bénéficier de ces données, et de nouveaux services et applications améliorant qualité et confort vont se développer dans la mobilité.
- Il sera de plus en plus facile de se voir indiquer des moyens de transport permettant de se déplacer de porte à porte sur toute distance en combinant un grand nombre de moyens de transports différents mais interconnectés.
- La gestion des flux et la connaissance plus fine des habitudes et des besoins vont permettre d'enrichir et d'affiner l'offre selon les différents territoires.
- Il sera plus facile de personnaliser les offres, passant ainsi d'une offre collective à laquelle la personne doit s'adapter à une offre répondant aux besoins individuels.
- Une meilleure connaissance des habitudes et de la demande permettra à l'industrie liée à la mobilité de développer des matériels et usages répondant mieux aux besoins.
- L'organisation des flux pour réduire les congestions sera facilitée.
- L'évolution prévue à l'article 10 bis constitue un progrès si elle permet de prévenir et de mieux réguler la circulation de camions sur les voies avec des incidences sur la fluidité et la qualité de la voirie.
- Ces nouvelles possibilités ouvrent des opportunités considérables pour proposer et utiliser des places libres dans des voitures et permettre des déplacements partagés. Cela nécessite la mise en place de plates-formes publiques de mise en relations. Il serait ainsi possible de renforcer le droit à la mobilité en permettant aux personnes d'avoir accès via leur smartphone, aux offres de covoiturage résultant de la circulation d'une multitude de véhicules ou de recourir au transport à la demande, aujourd'hui avec conducteur ou conductrice, demain autonome, en particulier en territoires diffus.

Le Conseil appelle l'attention sur les points suivants :

- Aujourd'hui encore, des personnes sont exclues de l'accès au numérique par l'absence de smartphone, tablette ou ordinateur. Des lieux d'informations doivent être préservés ou mis en place par les transporteurs ou transportrices, en lien avec les collectivités organisatrices sur des plages horaires et de journée accessibles, à toutes et tous.
- Le rôle de l'interface numérique nationale et des plateformes de données territoriales n'est pas suffisamment précisé. L'interface nationale devra-t-elle mettre à disposition les données récoltées ? À quel prix ? Quel retour vers les

opérateurs/fournisseurs de données ? Et avec quelle sécurité pour les personnes ?

- L'ouverture de toutes les données du « DATA mobilités » permettra aux plus grandes plateformes mondiales d'affiner leur connaissance des habitudes de chaque individu. Si l'on se réfère à leur modèle économique dans les secteurs de la consommation, de l'hôtellerie, du voyage..., une désintermédiation des actrices et acteurs en place sur notre territoire est à redouter.
- L'article 12 prévoit un accès de droit aux services des opérateurs et opératrices des services organisés ou subventionnés mais ne prévoit pas le cas où l'autorité organisatrice assure elle-même la distribution sans être opérateur ou opératrice. De plus, il n'est pas précisé que toute personne, publique ou privée, constituant un service multimodal de ventes de services de transport conventionnés ou organisés par la puissance publique, doit aussi ouvrir elle-même ses données aux autorités organisatrices de mobilité. Il conviendrait d'ajouter ces deux points.
- La collecte des données a coûté et coûte aux opératrices/opérateurs publics et privés, des sommes très importantes. L'argent public - et donc la ou le contribuable - ou l'investissement des entreprises ont été mis à contribution pour assurer cette collecte. De l'avis des expertes et experts, ce DATA de la mobilité recèle une très grande valeur qui sera rapidement captée par les plateformes géantes, comme les GAFAM.
- Les grandes plateformes numériques bénéficieront ainsi de ces données et, après les avoir collationnées et soumises à divers algorithmes, elles pourront en tirer une valeur considérable qui leur facilitera une prise de position hégémonique dans le secteur et en revendre des éléments sur le marché de la publicité, par exemple. Cela pose plusieurs questions : Quel avenir pour les opératrices/opérateurs européens ? Quel rôle restera-t-il à la puissance publique ? Qui organisera une péréquation entre marchés rentables (métropoles...) et moins rentables (territoires diffus) ? Quel financement des infrastructures de la mobilité si une part importante de la valeur tirée de leurs usages part à l'étranger ?
- Il convient de distinguer trois niveaux de données dans les données numériques de transport des opérateurs/opératrices : le premier niveau rassemble des données statistiques publiques telles que les horaires théoriques des transports publics, les arrêts, etc. ; le deuxième niveau concerne l'information en temps réel (données dynamiques, horaires réels d'arrivée d'un train, retard, travaux, modifications diverses...) qui permettent aux partenaires de s'adapter en temps réel notamment en termes de correspondance, d'accès des personnes à mobilité réduite, etc. ; le troisième niveau concerne les données commerciales et stratégiques qui ne doivent pas être communiquées.
- Les données de mobilité permettent de connaître les modes de vie des personnes. L'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières se verrait confier de nouvelles missions de contrôle, de règlement des différends et de sanction pour assurer la bonne mise en œuvre de l'accès à ces données. Mais pourra-t-elle aussi contrôler l'usage qu'en feront des entreprises utilisatrices implantées dans des pays situés hors de l'Union européenne ?

Préconisation 10 :

Le CESE recommande de rechercher une convergence européenne dans la gouvernance de la mobilité. La puissance européenne est nécessaire pour imposer des règles et normes économiques, sociales et environnementales, à l'ensemble du secteur de la mobilité, aux plateformes à la puissance financière colossale, et qui œuvrent sur le marché européen. Cette stratégie a déjà fonctionné dans le domaine de la concurrence (forte condamnation de Google pour abus de position dominante par exemple...). Les pouvoirs de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) française et de l'association des CNIL européennes devraient être renforcés et leurs recommandations suivies d'effets.

Préconisation 11 :

Le CESE préconise de différencier les données dans le cadre de l'ouverture des données de mobilité prévue à l'article 9. La réglementation européenne sur l'ouverture des données de la mobilité impose l'ouverture des données en temps réel. Le CESE recommande de ne pas aller au-delà et de prévoir que les données stratégiques et commerciales des entreprises de transport soient préservées et ne soient pas ouvertes. L'ouverture des données doit préserver le secret des affaires et le respect de la propriété intellectuelle.

Préconisation 12 :

Le CESE préconise de conforter la position des opératrices/opérateurs européens, en renforçant leur coopération et en organisant une concertation nationale et européenne pour mieux comprendre leurs attentes. Le CESE encourage la création d'un « Airbus de la mobilité » et appelle à modifier le droit européen des concentrations en encourageant l'élaboration de projets communs de développement par les grands groupes de mobilité pour faire face à l'hégémonie des plateformes. Le CESE recommande de favoriser la création d'un écosystème français de start-ups liées à la mobilité et de développer les filières économiques (création en cours de French mobility).

B - Chapitre II – Encourager les innovations en matière de mobilité

Conformément à la Stratégie nationale pour le véhicule autonome du 14 juin 2018, l'article 13 habilite le Gouvernement à construire le cadre permettant, d'ici 2020 à 2022, la circulation en France de voitures particulières, de véhicules de transport public, d'engins de livraison et de véhicules de transport de marchandises hautement automatisés. Un appel à projet du programme d'investissements d'avenir (PIA) « EVRA » permettra d'accompagner ces expérimentations.

L'article 14 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules « connectés » à certaines autorités publiques titulaires de missions de service public (pour la gestion du trafic routier, l'entretien, l'exploitation des infrastructures routières, la préservation de la sécurité routière). L'habilitation vise aussi à créer un cadre d'accès à ces données pour le secteur privé, permettant de développer de nouveaux services de mobilité, liés notamment à la réparation et la maintenance des véhicules. Elle vise aussi à accompagner l'arrivée du véhicule autonome en créant un cadre réglementaire équilibré.

L'article 15 autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pendant deux ans pour instaurer des dérogations de niveau législatif pour des expérimentations de solutions innovantes de mobilité.

L'article 16 permet aux AOM, aux gestionnaires de voirie et aux détentrices ou détenteurs de pouvoirs de police, de favoriser les mobilités partagées et simplifie le cadre législatif associé. Il simplifie la mise en œuvre de places de parking réservées à l'autopartage et clarifie les pouvoirs de police du maire pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage afin de permettre la mise en place de facilités de stationnement, leur contrôle et la sanction des contrevenants et contrevenantes. Il permet de réserver des voies communales à différentes catégories d'usagers et d'usagères, notamment aux véhicules propres ou aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

L'article 16 bis permet aux services de gendarmerie et de police nationale de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées à la circulation de certaines catégories d'usagers et d'usagères et de véhicules (voies réservées au covoiturage, aux véhicules à faible émission, aux bus, aux taxis...).

L'article 16 ter permet de clarifier la définition du covoiturage en prévoyant qu'un décret en conseil d'État précise les modalités de calcul du partage de frais entre conducteur et conductrice et passagers/passagères. Il crée un cadre législatif pour le transport de colis par un tiers à l'occasion d'un déplacement que ce dernier/cette dernière effectue en voiture, sur le modèle des dispositions existantes pour le covoiturage. Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance, les mesures permettant d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation entre des clients/clientes détenteurs/détentrices de fret et des transporteurs/transportrices de marchandises.

L'article 16 quater donne aux AOM la possibilité de réguler les nouveaux services de mobilité. Il s'agit de faciliter le développement de nouveaux services (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service ...) et de nouveaux modèles économiques, tout en anticipant les impacts sur les autres modes de transport, la fluidité des déplacements et la gestion des espaces publics. Les AOM pourront ainsi établir des prescriptions minimales (normes techniques des engins, conditions d'usage, gestion des épaves...) que les opérateurs/opératrices des nouveaux services de mobilité devront respecter.

L'article 16 quinques offre la possibilité aux maires de réguler l'offre de transports de personnes par des cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté. Il soumet les conductrices ou conducteurs de tricycles non motorisés assurant, à titre onéreux,

du transport de personnes, aux obligations réglementaires applicables au transport public particulier de personnes.

L'article 16 sexies vise à renforcer et sécuriser la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique, de manière à offrir des droits sociaux supplémentaires aux travailleurs et travailleuses indépendants auxquels ils et elles ont recours. Pour cela, il prévoit l'établissement à titre facultatif par les plateformes, d'une charte précisant les contours de cette responsabilité. Afin de sécuriser la relation entre les plateformes et les travailleuses et travailleurs indépendants et ainsi permettre le développement de cette responsabilité sociale, cette charte et les éléments qu'elle contient ne doivent pas constituer des indices de requalification de la relation contractuelle en salariat. Cet article permet également, de renforcer le droit à la formation professionnelle des travailleurs et travailleuses des plateformes en définissant des règles d'alimentation du compte personnel de formation, et de clarifier la règle de calcul de la prise en charge de la cotisation afférente aux accidents du travail.

OBSERVATIONS :

Les expériences menées en matière de véhicules autonomes devraient permettre dans quelques années de réduire le nombre de véhicules à acquérir par ménage et offriront des solutions de transport utiles mais avec des incidences en termes d'emploi et de revenus pour le secteur des taxis, des VTC, et d'une manière générale, pour toute conductrice ou conducteur. L'usage des véhicules autonomes doit faire l'objet d'études d'impacts socioéconomiques et environnementaux.

Aujourd'hui, les véhicules autonomes circulent sur voies dédiées (ORLYVAL, ...). Des véhicules autonomes devraient rapidement circuler sur des voies non dédiées - à Paris, ce pourrait être, dans un premier temps, sur les voies aujourd'hui réservées aux bus et aux taxis, par exemple. Les progrès sont rapides et dans les villes denses, il est très probable que cette solution se développe à une échéance assez brève.

La voie des ordonnances privilégiée par l'article 15 ouvre la porte à l'expérimentation rapide des véhicules sans chauffeuse ou chauffeur sur la voie publique.

Le CESE souligne l'importance de réunir un grand nombre d'actrices et d'acteurs pour progresser dans le développement des mobilités partagées : des salariées et salariés et leurs représentantes ou représentants, des entreprises, des AOM, des associations, etc. Favoriser en partenariat avec les AOM l'adoption de plans de déplacements interentreprises, comme le recommande le CESE, devrait permettre d'apporter des solutions innovantes.

Développer le covoiturage de courte distance, notamment pour les trajets domicile-travail, implique de créer de nouvelles appétences chez les conductrices et conducteurs afin qu'elles et ils acceptent quotidiennement de se détourner de leur trajet quotidien pour prendre des passagères et passagers. Pour le transport de longue distance, cela se fait assez spontanément, car les temps de trajets et leur coût justifient de faire un petit détour pour embarquer des personnes qui seront covoiturées et contribueront aux frais. Pour des trajets pendulaires domicile/travail répétitifs et souvent courts, avec des destinations et des horaires éclatés, cela ne va

pas de soi, même si cela aurait des incidences très positives en termes d'intérêt général et d'économie. Il s'agit donc de déterminer comment intéresser la conductrice ou le conducteur.

Les conditions d'assurance doivent aussi être définies pour une conductrice ou un conducteur qui accepte, contre rémunération, d'emmener régulièrement des personnes dans son véhicule.

Développer des partenariats de mobilité entre les AOM, les entreprises et les salariées/salariés, pourrait rendre à la population des services utiles pour les déplacements de courte distance, le plus souvent générés par les trajets domicile/travail.

Intérêt pour la personne conductrice :

- Une rémunération et/ou un revenu complémentaire, composée de la participation des personnes transportées et d'une autre financée par l'AOM qui offrirait ainsi un service régulier à coût réduit (en remplacement parfois d'autocars qui circulent à vide).
- La possibilité de mise à disposition d'un véhicule par l'AOM (via éventuellement la flotte des entreprises en échange de contreparties pour elles) pour effectuer les trajets référencés.
- La possibilité d'intégrer le trajet dans l'amplitude de travail pour la conductrice ou le conducteur qui effectuerait une mission de service public de mobilité.

L'AOM pourrait être intéressée par la fourniture d'une offre de mobilité élargie, personnalisée et plus efficace à la population, à un coût constant ou relativement faible.

L'entreprise pourrait être intéressée par :

- Des exonérations fiscales (sur le versement mobilité par exemple).
- Les conditions du contrat négocié avec l'AOM en échange de services (mise à disposition de véhicules par exemple...).

L'emploi connaît de profondes mutations dans le secteur de la mobilité : nombre d'entreprises, notamment des plates-formes numériques, récusent le salariat et se placent sur le marché de la désintermédiation en mettant en relations la cliente ou le client et la ou le prestataire micro-entrepreneuse ou micro-entrepreneur au statut précaire et tirent des bénéfices sans s'acquitter de cotisations sociales ni d'impôts à la hauteur de la référence de notre pays, fragilisant ainsi de deux façons notre équilibre social. Les travailleuses et les travailleurs indépendants qui travaillent avec ces plates-formes n'ont accès qu'à des garanties de protection sociale très limitées voire inexistantes. Pourtant, dans de très nombreux cas, les activités ainsi développées placent ces « travailleuses indépendantes ou travailleurs indépendants » dans une situation de subordination de fait par rapport à la plate-forme, qui peut entraîner leur requalification en salariat. Il importe pour le CESE que la possibilité de cette requalification soit maintenue.

Radicalement différentes de cette philosophie entrepreneuriale abrupte récemment importée en France, des formes de démocratie associant salariées et salariés se renforcent dans de nombreuses entreprises. Se développent aussi des gouvernances coopératives d'entreprises associant salariées et salariés au capital

des entreprises et à leurs résultats, à l'image de Citiz, aujourd'hui leader français de l'autopartage.

Ces exemples démontrent que l'évolution vers la précarité n'est pas la conséquence fatale de l'évolution numérique mais que l'association de toutes et tous à la gouvernance de l'entreprise est possible et constitue un atout, y compris dans l'économie de services associée au digital.

L'application de certaines dispositions de ce chapitre devrait apporter des effets positifs :

- L'accompagnement de la recherche et du développement est essentiel aujourd'hui pour exister sur le marché des mobilités de demain. Le CESE soutient l'utilisation du programme d'investissements d'avenir (PIA) « EVRA ». Il souhaite que les financements en R&D soient à la hauteur des enjeux.
- L'utilisation des données routières en temps réel devrait permettre d'améliorer sensiblement la gestion et la fluidité des trafics, ainsi que la sécurité routière.
- La facilitation du stationnement pour les véhicules en autopartage ou covoiturage est nécessaire. Il serait utile de favoriser le covoiturage en réservant des voies dédiées sur les autoroutes et les grandes routes.
- L'encadrement de l'activité des plateformes d'intermédiation pour le fret.
- La modification de la réglementation pour autoriser localement l'évolution des règles en fonction de pratiques plus vertueuses en termes d'environnement et d'émissions de GES et permettre aux maires de s'adapter aux réalités et de mieux contrôler les usages.
- Combinées à l'autopartage, ces possibilités réduiront le besoin d'une voiture ou d'une deuxième voiture pour les ménages résidant dans les grandes villes. En zones rurales, en raison de la dispersion des lieux de résidence et des flux, les mesures devront être approfondies si l'on souhaite sortir de l'obligation de possession d'une ou de plusieurs voitures individuelles.

Le Conseil appelle l'attention sur les points suivants :

- L'article 16 opère une distinction entre l'Île de France et le reste du pays, et l'intervention publique en IDF est limitée à « *En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée* »^{vi}. Cela fait du caractère marchand de l'accès aux plates-formes de covoiturage la règle, ce qui ne va pas nécessairement de soi.
- En période de paralysie des transports collectifs consécutive à des intempéries ou à des mouvements sociaux, apparaissent ou resurgissent de manière spontanée des solidarités entre des personnes se déplaçant en covoiturage. Le CESE appelle à encourager ces comportements civiques au-delà de ces périodes particulières et met à l'inverse en garde contre le risque de décourager les comportements civiques si l'on fiscalise le covoiturage qui, en tant que tel, est un partage de coût et ne doit pas constituer un revenu.
- L'article 16 quater confie aux AOM le soin de réguler les nouveaux services de mobilité. Cette possibilité qui leur est offerte peut se justifier dans une logique de subsidiarité. Cela suppose toutefois pour le CESE un encadrement préalable au niveau national de ces nouvelles mobilités, notamment quant aux règles techniques applicables afin d'éviter une balkanisation des règles en matière de transport, qui créerait une grande complexité pour les personnes

qui se déplacent de territoire à territoire, en particulier les quelques 100 millions de touristes qui devraient venir en France.

Le CESE appelle spécialement l'attention sur les deux points suivants :

- La volonté de renforcer et sécuriser la RSE des plateformes numérique est à noter. Cependant, la charte facultative n'est pas l'outil contraignant adapté.
- La requalification professionnelle de la relation entre une plate-forme et ses collaboratrices ou collaborateurs, si elle s'avérait nécessaire, relève de la justice (Prudhommes...) et ne doit pas être empêchée en échange d'une Charte dont le contenu est défini unilatéralement par une plate-forme. Pour le CESE, le développement régulé et durable des plates-formes de mise en relations ne peut être atteint que par le dialogue et la concertation entre toutes les parties prenantes. Il importe que l'article 16 sexies soit réécrit par le législateur en ce sens.
- La révolution numérique ne doit pas être synonyme de précarité, des modèles classiques ou coopératifs montrent leur efficacité en valorisant le modèle du salariat.
- L'enjeu du développement du télétravail et du *coworking*, qui peut éviter un certain nombre de déplacements et limiter l'engorgement, en particulier aux heures de pointe.
- Le CESE rappelle la préconisation formulée dans l'avis *Les nouvelles formes du travail indépendant* tendant à instaurer un dialogue structurant avec l'ensemble des actrices et acteurs concernés : il invite les pouvoirs publics, les partenaires sociaux et les organisations professionnelles représentatives des travailleuses et des travailleurs indépendants à engager une concertation pour aboutir à une délibération sociale sur le système de représentation collective et de dialogue permanent, concernant les nouvelles formes d'emploi, ainsi que sur la mise en place de modalités d'observation de ces nouvelles formes d'emploi pour mieux appréhender les transformations en cours^{vii}. Des organismes existants seraient susceptibles d'accompagner cette mission (CNIS, ministère du Travail, France Stratégie).

Préconisation 13 :

Le CESE recommande une conférence préparatoire au CESE et un débat au Parlement sur les nouvelles mobilités : les sujets du véhicule autonome, de la mobilité partagée, du télétravail et du coworking entre autres, disruptifs pour nos mobilités, habitudes et comportements, méritent un débat très élargi au sein de notre société. Hors expérimentation, le sujet du véhicule autonome notamment ne pourra pas être traité par simple ordonnance.

Préconisation 14 :

Le CESE recommande de faire du covoiturage une possibilité de service de transport régulier organisé par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de développer dans ce cadre des partenariats de mobilité entre les AOM, les entreprises et les salariés et salariées. Cette disposition doit rester facultative.

Préconisation 15 :

Le CESE préconise de renforcer le dialogue social au sein et avec les plateformes numériques de mises en relation afin de renforcer la réglementation sociale dans ce secteur. Le CESE s'oppose à exonérer de requalification en salariat les plates-formes de mise en relation qui éditeraient une Charte. Il appelle à une application du code du travail pour traiter ces requalifications. Il préconise que l'obligation de reporting de responsabilité sociale des entreprises (RSE) en place pour toutes les entreprises de plus de 500 salariées ou salariés s'applique aux plateformes qui mobilisent plus de 500 personnes.

Préconisation 16 :

Le CESE recommande au législateur de veiller à assurer une protection sociale de qualité à chaque travailleuse et travailleur du secteur des mobilités en rapport avec le niveau qui fait référence dans notre pays.

Préconisation 17 :

Le CESE recommande de faire mieux connaître des modèles de gouvernance incluant davantage les salariées et salariés dans la gouvernance des entreprises et dans leurs résultats, parmi lesquelles les Sociétés coopératives et participatives (SCOP) et les Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC).

III - TITRE III - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

Le Plan Climat prévoit l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2040 et la neutralité carbone de la mobilité en 2050. Les mesures prévues doivent également permettre d'atteindre les objectifs intermédiaires suivants, que l'État se fixe : que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions (au sens de l'article L. 318- 1 du code de la route), neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017 et que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs/voyageuses, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, à faibles émissions au sens de l'article L.224-8 du code de l'Environnement, neufs, vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

A - Chapitre I^{er} – Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

La moitié des déplacements des personnes en France fait moins de 5 km. L'objectif est de tripler le nombre des déplacements réalisés à vélo d'ici à 2024.

L'article 17 impose l'installation d'infrastructures de stationnement pour vélos dans les parkings annexés à certains bâtiments faisant l'objet de travaux. Pour sécuriser la traversée des piétons/piétonnes, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée en amont des passages piétons/piétonnes, sauf si ces emplacements sont réservés aux cycles. Il permet aux maires de définir les conditions de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, rollers...).

L'article 18 introduit dans le code des transports un nouveau titre spécifique aux mobilités actives et définit ces mobilités. Pour lutter contre le vol de vélos, il prévoit aussi que les cycles vendus par un commerçant ou une commerçante feront l'objet d'une identification. Un fichier national unique, dénommé « fichier national des propriétaires de cycles » sera créé.

L'article 18 bis permet d'accélérer le déploiement des places de stationnement pour les cycles dans les gares et pôles d'échanges multimodaux. Il impose à la SNCF et à la RATP la réalisation de stationnements vélos sécurisés avant le 1er janvier 2024. En l'absence de foncier suffisant et pour les autres pôles d'échanges multimodaux, les collectivités territoriales compétentes délibéreront sur la réalisation, par ces collectivités et ces pôles, de ces stationnements.

Le chapitre I bis met en place diverses mesures pour accompagner la transition énergétique de l'ensemble des parcs.

L'article 18 ter habilite le Gouvernement à fixer par ordonnance des obligations de part minimale des véhicules à faibles émissions dans les véhicules acquis ou nouvellement utilisés par les entreprises disposant d'un parc de véhicules important.

L'article 18 quater complète les articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement en exigeant la mise en ligne publique des informations relatives à l'atteinte des objectifs fixés par ces mêmes articles.

OBSERVATIONS :

Ce chapitre a pour ambition de multiplier par 3 le nombre de déplacements réalisés à vélo dont la part est pour l'instant en France limitée à 2% en termes de distances parcourues contre près de 80% pour l'automobile.

Le développement du vélo ou du vélo électrique pour les mobilités de petite et moyenne distances, est un enjeu pour favoriser les mobilités actives et ainsi lutter contre les émissions de GES et les particules fines. C'est aussi un enjeu de santé publique, comme le souligne l'avis du CESE L'accès du plus grand nombre à la pratique d'activités physiques et sportives.

La France est en retard par rapport aux pays du nord de l'Europe pour l'utilisation du vélo. Dans des pays comme le Danemark ou les Pays-Bas, la part modale des déplacements à vélo atteint ou dépasse le tiers, ce qui montre le potentiel de développement de ce mode de transport dans notre pays pour les déplacements quotidiens.

Si les manques d'infrastructures et de sécurité sont en cause, la culture française qui considère le vélo comme un loisir plus que comme un moyen de transport doit sans doute évoluer, notamment dans le cadre des trajets domicile/travail.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), qui date de 1996, devait permettre d'aménager l'espace public pour les cyclistes. Chaque commune doit, par exemple, mettre en place un itinéraire pour les cyclistes à chaque fois qu'une route est refaite. Force est de constater que cette loi n'est pas vraiment appliquée. Cependant, la France s'est dotée d'un Schéma national vélo, validé en CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) le 11 mai 2010, succédant à celui de 1998 (instaurant un objectif de 19 500 km d'itinéraires dédiés aux vélos).

Le Schéma national vélo au 1er janvier 2018 :

- 22 870 km inscrits.
- 15 120 km ouverts (66 %), dont 48 % en site propre.
- 710 km ouverts en 2017, dont 31 % en site propre.
- 7750 km d'itinéraires nationaux à réaliser pour 2030.

Le réseau routier français est lui composé de 1 073 500 kilomètres de voies (nationales, départementales et communales).

En 2016, les personnes résidant en France ont parcouru un total de 956 milliards de kilomètres via un moyen de transport motorisé, 50 milliards de kilomètres de plus qu'en 2013 (source Centre d'observation de la société). L'automobile est utilisée pour 80% de ces distances en général. Pour se rendre au travail, sa part est proche de 70%.

Tableau 1 : Moyens de transports utilisés pour se rendre au travail (en %)

	2006	2015
Pas de déplacement	4,4	4,5
Marche à pied	7,9	6,3
Deux roues	4,0	3,8
Transports en commun	13,5	14,8
Voitures, camion, etc.	70,2	70,6
Total	100,0	100,0

Source : Insee

Le CESE approuve l'interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques prévue dans l'avant-projet de loi. Il convient néanmoins de remplacer ce mode de transport à la fois par une offre étoffée de report modal et par des véhicules produisant le moins possible de pollutions et nuisances, accessibles financièrement aux populations, notamment celle des moins aisés.

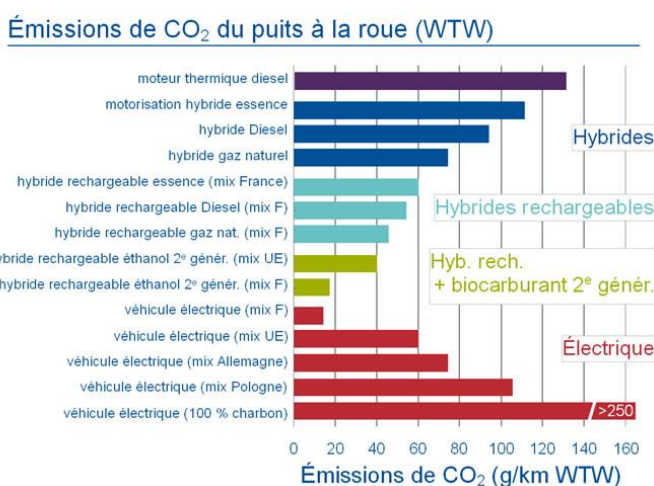
La notion de véhicule propre reprise dans le titre III de cet avant-projet de loi est complexe et doit être appréhendée dans une acception large. Cela suppose notamment de prendre en compte, outre l'énergie utilisée par les véhicules pour se déplacer, la manière dont cette énergie est produite ainsi que la manière dont les véhicules eux-mêmes sont construits, et les émissions polluantes qui en résultent.

Ainsi, une grande partie des véhicules électriques est aujourd'hui vendue en Chine (9 sur 10) mais l'électricité qui leur permet de se déplacer est produite dans des centrales à charbon, ce qui génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre et de particules fines sur la planète. De même, un pays comme les Pays Bas, grand utilisateur de vélos, émet beaucoup de GES car une grande partie de l'électricité utilisée dans ce pays provient de centrales à charbon. Se posent aussi, entre autres, la question de l'utilisation et du recyclage des batteries de voitures électriques, ainsi que celle du traitement des déchets du nucléaire, dans le cas, comme en France, d'une électricité produite majoritairement par la filière nucléaire.

Il convient donc d'adopter une vision large de la notion de véhicule propre, « du puits à la roue », prenant en compte les incidences environnementales liées à leur production et à leur utilisation, de leur conception jusqu'à leur fin de vie (recyclage des pièces et composants).

Ci-dessous un graphique indiquant les émissions de grammes de CO₂ par kilomètre parcouru en fonction de la production de l'énergie fournie, du puits à la roue.

Schéma 1: Émissions de grammes de CO₂ par kilomètre parcouru en fonction de la production de l'énergie fournie



Le CESE signale la solution que peut constituer le transport à la demande (TAD) dans les territoires à faible densité. Cette solution se révèle parfois moins onéreuse pour la collectivité qu'un service de transport en commun régulier. Le TAD peut répondre de manière souple à certains besoins et, de plus, peut faciliter le transport de porte à porte. Le développement du véhicule autonome pourrait diminuer ses coûts à l'avenir.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- La mise en œuvre du plan climat est une urgence. Les mobilités doivent apporter toute leur part à la réduction des émissions des gaz à effets de serre et autres nuisances. A défaut, les efforts des autres secteurs (industrie, habitat...) pour limiter le réchauffement climatique à un niveau inférieur à 1,5° devraient être bien plus élevés et seraient plus difficilement atteignables.
- Tripler la part modale du vélo serait un progrès important, qui passe effectivement par le développement de pistes cyclables et de places de stationnement, sécurisées, en particulier à proximité de points multimodaux, comme le CESE l'a recommandé dans nombre de ses avis récents, ainsi que par la lutte contre le vol de vélos.
- Ces mesures devraient faciliter le passage du vélo loisir au vélo moyen de transport du quotidien afin d'accompagner un changement de regard, culturel, de la population française sur l'utilisation du vélo. Une campagne de promotion de l'usage -et de l'usage respectant les règles de circulation- devrait y être associée.
- Réserver aux vélos les emplacements de stationnement situés à moins de 5 mètres en amont des passages piétons/piétonnes, ou bien y proscrire le stationnement, est une évolution positive pour la sécurité.
- Favoriser la diffusion progressive de véhicules moins polluants et, à terme, supprimer la vente, puis l'usage de véhicules thermiques constituent une mesure nécessaire.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- L'article 17-4 prévoit que « *L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière* ». La notion d'unité foncière a été définie par le Conseil d'État comme un « *îlot d'un seul tenant composé d'une ou plusieurs parcelles appartenant à un même propriétaire ou à la même indivision* ». Cette définition est très large et permet d'installer les infrastructures loin de lieux d'accès aux bâtiments, en particulier sans prendre des places de parking auto existantes. Et de plus, le même article offre un délai de 10 ans pour sa mise en œuvre.
- La mise en place d'horaires légèrement décalés dans les entreprises ou dans les administrations négociée, avec les organisations syndicales du personnel dans le cadre de la démarche Qualité de vie au travail (QVT) limiterait les congestions observées aujourd'hui dans les transports, avec des trains et des routes bondés sur des créneaux horaires restreints le matin et le soir et permettrait de faciliter le covoiturage dans les zones rurales ; en effet de très nombreuses personnes convergent vers les grandes agglomérations où se

concentre une partie importante de l'emploi et en repartent à peu près aux mêmes heures pour regagner leur lieu de résidence. Des initiatives existent en ce domaine dans certaines grandes villes, avec la mise en place de « bureaux des temps » associant représentantes et représentants des entreprises, des syndicats et des associations. C'est avec le télétravail une voie à développer.

- Le CESE souligne l'enjeu, que le projet de loi ne reprend pas, du développement du télétravail et du *coworking* en respect des accords conclus par les partenaires sociaux. Ne pas se déplacer est l'un des moyens de limiter les encombrements ou les nuisances engendrées par les transports. Des entreprises et administrations ont commencé à l'encourager pour les personnels qui le souhaitent, un ou plusieurs jours par semaine (souvent jusqu'à deux jours par semaine), ce qui évite à ces personnes des déplacements fatigants tout en permettant de maintenir le collectif de travail et l'esprit d'équipe. Les potentialités de développement sont considérables dans le cadre d'accords entre les partenaires sociaux. La loi n'aborde pas suffisamment ce sujet.
- L'article 18 ter autorisant le Gouvernement à fixer par ordonnance des obligations de part minimale des véhicules à faibles émissions dans les entreprises disposant d'un parc de véhicules important devrait pour le CESE concerner aussi l'Etat (central et déconcentré), les collectivités territoriales et les établissements publics.
- Il importe de densifier l'habitat dans les villes et les bourgs centres dans le cadre d'une urbanisation raisonnée, afin de permettre aux transports collectifs d'assurer une part conséquente des trajets domicile/travail et aux mobilités actives, d'offrir une réponse adaptée à bon nombre des déplacements du quotidien, et, quand la densification n'est pas possible, d'organiser le développement des zones à urbaniser le long des voies de transport en commun préexistantes et non saturées^{viii}.
- La pollution générée par un véhicule doit se mesurer depuis sa conception jusqu'à sa fin de vie. Pour juger de sa nuisance, il ne suffit pas de mesurer ses émissions polluantes en fonctionnement, mais de les comptabiliser « du puits à la roue ». Cela implique de prendre en compte un facteur déterminant : la manière plus ou moins polluante dont son énergie est produite et transportée.
- Le véhicule électrique semble aujourd'hui la solution d'avenir. Cependant, d'autres solutions émergent, comme le biogaz ou la pile à combustible.

Préconisation 18 :

Le CESE recommande de faciliter au maximum l'usage des mobilités actives pour les déplacements du quotidien.

Préconisation 19 :

Le CESE préconise de renforcer le dialogue entre partenaires sociaux pour encourager le télétravail ou le coworking ainsi que la mise en place de « bureaux des temps » au sein des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour diminuer les congestions. D'une manière générale, il convient de lutter contre l'étalement urbain et d'encourager la densification de l'urbanisme et des centres-bourgs.

Préconisation 20 :

Le CESE préconise que la notion de « véhicule propre » soit mieux définie et que l'on incorpore dans la détermination de nos choix les nuisances et pollutions générées par la conception, l'usage et le recyclage des véhicules, en particulier celles liées à la production et au transport de l'énergie utilisée. Des alternatives comme celle du biogaz ou de la pile à combustible doivent être préservées.

B - Chapitre II – Développer des infrastructures pour le déploiement des véhicules propres

L'article 19 permet de réduire les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électriques en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts de 40 % à 75 %. Il impose le pré-équipement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans tous les parkings de plus de dix places annexés à un bâtiment neuf ou rénové de manière importante. Il prévoit qu'une part minimale des places pré-équipées soit accessible aux personnes à mobilité réduite. Il précise les conditions d'application de l'obligation de pré-équipement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans le cadre de rénovations de bâtiments existants.

L'article 19 bis facilite la possibilité, pour les occupants et occupantes de bâtiments d'habitation, ainsi que pour les locataires de places de stationnement, d'installer un dispositif de recharge pour véhicule électrique. Cet article étend également le « droit à la prise » aux bâtiments tertiaires.

L'article 20 autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance toute disposition permettant de soutenir les installations de production de biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel. Il permet également le raccordement de stations « gaz naturel pour véhicules » (GNV).

OBSERVATIONS :

Les gestionnaires de réseaux (ENEDIS, entreprises locales de distribution) financent la prise en charge de la réduction des coûts de raccordement des infrastructures de recharges électriques via le tarif d'électricité (TURPE).

Il faut veiller à permettre à tout véhicule à faibles émissions de s'approvisionner en énergie et à ne pas créer de nouvelles zones blanches. Cependant, les nouveaux

véhicules électriques ont des autonomies qui se rapprochent de celles de petits modèles thermiques et il est possible de les recharger chez soi. Cela réinterroge sur le nombre et la répartition nécessaires des bornes de recharge, fort coûteuses à installer. Utiliser pour ce faire les parkings existants (publics, supermarchés, gares...) et les aires de covoiturage serait pertinent. On peut alors imaginer de nouveaux services sur les véhicules durant leur recharge (entretien, vérifications, conciergerie pour les utilisateurs/utilisatrices...)

Le CESE souligne la nécessité de prendre en compte une pluralité de solutions dans les choix techniques ainsi que la notion d'indépendance énergétique. Ainsi, l'accent est aujourd'hui beaucoup mis sur les véhicules électriques et des investissements importants sont prévus dans le chapitre II (article 19) de l'avant-projet de loi pour déployer un réseau de recharges électriques. L'article 20 concerne le biogaz et le GNV et vise à faciliter leur utilisation pour la mobilité, ce qui est positif. Mais l'hydrogène, avec la pile à combustible, est sans doute aussi une solution à ne pas négliger.

En ce qui concerne le biogaz, il apparaît également nécessaire d'adopter une vision large, car la méthanisation suppose, pour produire des carburants et satisfaire des besoins de mobilité, d'exploiter de vastes espaces qui peuvent être nécessaires pour fournir les productions agricoles pour l'alimentation.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- Le déploiement de bornes de recharge sur le territoire, couplé à une baisse des coûts de fabrication des véhicules (due à un changement d'échelle des ventes) et à une aide gouvernementale à l'achat, devrait favoriser une diffusion rapide des véhicules à faibles émissions en fonctionnement.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- Il convient de rester ouvert aux avancées offertes par les progrès des nouvelles technologies en termes de propulsion des véhicules.
- La recherche et le développement vers les énergies respectueuses de l'environnement, vertes, renouvelables, doivent être encouragés.
- Il faut veiller à adapter le nombre et la répartition des bornes de recharges en fonction des besoins, évolutifs en fonction de l'amélioration des performances des véhicules en matière d'autonomie, afin, à la fois, que personne ne se trouve sans solution de recharge et que l'on ne finance pas de coûteuses installations qui seraient peu ou pas utilisées.

Préconisation 21 :

Le CESE recommande d'encourager la transition énergétique dans les transports vers des énergies moins polluantes et d'actualiser régulièrement les besoins en fonction des prévisions de la demande et des évolutions technologiques.

C - Chapitre III – Dispositions relatives à la promotion des usages propres et à la lutte contre la congestion

L'article 21 crée un « forfait mobilités durables » dans les secteurs privé et public. Les entreprises et administrations peuvent rembourser à leurs salariées et salariés une partie de leurs frais de déplacement si elles ou ils utilisent un mode vertueux comme le vélo ou le covoiturage. Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 €, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

L'article 22 envisage le déploiement progressif de zones à faibles émissions (ZFE). Dans le cadre de leur plan climat air énergie territorial, les EPCI de plus de 100 000 habitantes ou habitants ou couverts par un Plan de protection de l'atmosphère devront prévoir des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national. Les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une ZFE. En outre, les communes des EPCI dans lesquels les normes de qualité de l'air sont régulièrement dépassées seront tenues de mettre en œuvre une ZFE avant fin 2020.

L'article 22 bis permet aux services de gendarmerie et de police nationale et aux collectivités territoriales ou à leurs groupements concernés, de mettre en œuvre un dispositif de contrôle automatisé des zones à faibles émissions, en limitant à ce qui est strictement nécessaire les moyens de contrôle mobilisés et l'usage des données recueillies.

L'article 22 ter modifie l'article 1609 quater A du code général des impôts, qui permettait de réaliser un péage urbain sous forme d'expérimentation, pour faciliter la mise en œuvre effective d'une tarification de la congestion dans les agglomérations de plus de 100.000 habitantes ou habitants qui le souhaitent. Cette tarification est mise en place par l'AOM après étude des effets attendus, concertation du public et avis des communes et EPCI. Le tarif de congestion est fixé pour chaque catégorie de véhicule et peut être modulé, dans la limite de plafonds fixés par la loi. Certains véhicules, notamment assurant un service public de transport, sont exemptés et l'AOM peut prévoir des tarifs réduits ou la gratuité pour certains usagers ou usagers notamment celles et ceux qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans la zone soumise à tarif de congestion. Il permet par ailleurs aux collectivités instaurant ce tarif de congestion, de mettre en œuvre un dispositif de recouvrement du tarif et de contrôle automatisé du bon acquittement de ce tarif par les véhicules qui y sont soumis.

OBSERVATIONS

Le « forfait mobilités durables » de 400€ dont la création est prévue à l'article 21 est centré sur l'activité professionnelle, les entreprises ou administrations pouvant rembourser à leurs salariées ou salariés une partie de leurs déplacements si elles ou ils utilisent le vélo ou le covoiturage. La moitié soit 200€ serait incluse dans la négociation salariale. Pour les entreprises consultées au CESE, ce forfait mobilité

supplémentaire de 400€ doit rester facultatif et négocié. Il pourrait être atténué par des exonérations.

Actuellement, les entreprises remboursent la moitié des abonnements transports à leurs salariées et salariés, y compris ceux concernant la location de vélos (décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés et salariées). Ce forfait mobilité donnerait la possibilité aux employeuses et employeurs de participer aux frais de transport de leurs salariées et salariés qui prendraient leur propre vélo. Pour le CESE, cela supposera des négociations collectives qui pourraient donc s'inscrire dans une négociation plus globale sur des plans de mobilité au bénéfice d'une réduction des émissions de CO2 et de particules fines (double objectif climat et qualité de l'air).

Les exonérations de cotisations sociales liées à cette mesure ne doivent pas se traduire par une aggravation des déficits sociaux au moment même où sont envisagées des mesures visant à réduire ces déficits. Pour rappel, toute exonération doit être compensée par l'État.

La mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) est une mesure de décongestion et de santé publique facilement mesurable et peu discriminante que le CESE approuve. Cependant, des difficultés risquent de se renforcer pour certains publics habitant ou se déplaçant dans ces zones, notamment les personnes à mobilité réduite, des personnes âgées ou des familles ayant des enfants en bas âge... en leur imposant de changer leur véhicule, ou celui des personnes qui leur apportent différents services, aides ponctuelles ou journalières. L'accès à ces zones par les professionnels, femmes et hommes, comme les artisans et artisans, les services à la personne... doit être préservé et des mesures d'aides au renouvellement des parcs déployées.

Cela suppose de faciliter pour tous les ménages et les parcs le report modal ou la conversion vers des véhicules partagés ou individuels à faibles émissions adaptés aux besoins des personnes, des familles, des femmes, des PMR... en veillant à une mobilité inclusive.

L'application de ces articles devrait apporter des effets positifs :

- La responsabilité sociale des entreprises pourrait contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable dans le secteur de la mobilité. Des outils comme le plan de déplacement d'entreprise ou interentreprises, ou la création d'un forfait mobilité reposant sur des déplacements plus vertueux que l'autosolisme, s'ils sont négociés par les partenaires sociaux et soutenus par des mesures incitatives, fiscales par exemple, pourraient faciliter l'atteinte de ces objectifs.
- L'instauration de zones à faibles émissions aurait des effets positifs pour la planète, la qualité de l'air et la santé des personnes. Elle doit chaque fois être concertée avec les populations et apporter des solutions aux plus fragiles et aux professionnels, femmes et hommes.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- L'instauration de péages urbains suscite de fortes inquiétudes :

- Quelles alternatives sont mises en place pour accéder aux centres-villes ? Les péages urbains s'ajouteraient aux niveaux souvent élevés des coûts de stationnement dans les grandes villes, qui représentent une dépense non négligeable pour les ménages ne disposant pas d'un parking privé. La taxation seule ne constitue pas une politique de développement durable englobant les aspects sociaux.
- Cela suppose de prévoir en périphérie des villes de grands parkings où il sera possible de garer les voitures et d'opérer des transports collectifs propres assurant des navettes fréquentes avec une grande amplitude horaire. Les élus et élus des communes limitrophes redoutent de devoir assumer l'aménagement des pôles multimodaux et le stationnement des véhicules des personnes se rendant dans les grandes villes et qui prendraient les transports en commun de chez elles^{ix}.
- L'exonération de taxe pour les habitantes et habitants des centres-villes créerait une injustice devant les charges publiques : Des familles aisées habitant le centre-ville pourraient circuler sans taxe avec leur véhicule, y compris s'il s'agit de gros SUV polluants, alors que des familles modestes habitant les territoires ruraux devraient acquitter un péage pour se rendre dans une grande agglomération avec un petit véhicule moins émetteur de CO₂.

Si l'on prend l'exemple de deux familles, une habitant un territoire rural et se rendant en centre-ville, l'autre habitant ce centre-ville et se rendant à la campagne sur ce même territoire rural : l'une (la rurale) acquitte une taxe sur sa mobilité et l'autre non, indifféremment de la pollution générée par le véhicule utilisé, des besoins nécessitant le déplacement, des ressources de la famille, alors que le déplacement aller-retour est le même et les nuisances liées au déplacement, identiques (si le véhicule est le même).

Le CESE considère qu'une telle mesure, si elle n'est pas fortement accompagnée sur le plan social, induirait une injustice sociale. Or, le développement durable inclut les aspects sociaux qui sont les piliers de l'acceptation sociétale des changements nécessaires.

- La diminution de la pollution dans les centres-villes devrait reposer sur des offres de transports à faibles émissions, de types mobilités actives ou transport en communs qui comportent de nombreuses solutions : RER, mobilités actives, autopartage et covoiturage, bus, tramways, tramtrains, téléphériques urbains..., ce qui implique de les développer et de proposer des stationnements sécurisés hors des villes ou mieux des solutions multimodales de porte à porte qui permettent d'éviter dans la plupart des cas l'usage de la voiture individuelle. Ensuite, lorsque des alternatives de qualité sont mises en place, on peut effectivement envisager de taxer pour lutter contre le dérèglement climatique les « inconditionnels de l'autosolisme ».

Préconisation 22 :

Le CESE approuve la mise en place de Zones à faibles émissions, en veillant à préserver une mobilité inclusive et à permettre à chaque personne ou entreprise l'adaptabilité nécessaire par la concertation et l'aide aux changements d'usage. Le CESE reste réservé sur l'idée d'un péage urbain qui renforcerait les inégalités sociales et territoriales. Pour le CESE, l'effort doit d'abord porter sur l'accès à toutes et tous aux centres-villes via des transports décarbonés, à faibles émissions, le plus possible de porte-à-porte, et sur la base d'une concertation rassemblant toutes les parties concernées : usagères et usagers, collectivités environnantes, entreprises et leurs représentantes ou représentants du personnel, commerçantes et commerçants...

D - Chapitre IV – Améliorer le contrôle des acteurs et actrices du marché

L'article 23 renforce le contrôle du respect des exigences environnementales par les acteurs et actrices du marché des véhicules thermiques. Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance, les dispositions permettant de mettre en œuvre une surveillance effective des marchés des véhicules à moteurs et de leurs pièces détachées, des 2 et 3 roues et quadricycles à moteur et des véhicules agricoles et forestiers, conformément aux exigences européennes.

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

Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions permettant la surveillance des émissions polluantes des engins mobiles non routiers, conformément aux exigences européennes.

OBSERVATIONS :

Cet article permet au Gouvernement de mettre en place, après les abus commis par divers constructeurs automobiles français et étrangers, un contrôle renforcé des émissions de polluants. L'obligation est étendue par l'avant-projet de loi aux véhicules agricoles et forestiers.

L'application de cet article devrait apporter des effets positifs :

- Cette évolution constitue un progrès : elle permettra de rendre davantage effectives les mesures de réduction des émissions de divers polluants fixées aux constructeurs pour lutter contre le dérèglement climatique et la pollution. Il faudra bien sûr veiller à la mise en œuvre effective de ces mesures de contrôle, pour empêcher une répétition des abus constatés.

III BIS - TITRE III BIS - INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS

Afin de garantir la bonne information des acheteuses et des acheteurs et des futurs locataires au sujet du niveau d'exposition au bruit auquel est soumis leur futur logement en raison de la circulation aérienne, l'article 23 bis institue une obligation d'information lorsque le bien est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit. Cette information est mentionnée dans la promesse de vente ou du contrat de location.

L'article 23 ter-A fixe la stratégie d'investissement de l'État dans les systèmes de transports pour les dix prochaines années. Il en détermine les objectifs et précise les programmes prioritaires d'investissement qui seront mis en œuvre. Un rapport déclinant cette stratégie et définissant les montants des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) pour sa mise en œuvre est annexé à la loi.

L'article 23 ter-B instaure le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui réunira un panel d'acteurs et actrices, tant publics que privés, reconnus dans les transports afin de pouvoir éclairer régulièrement le Gouvernement sur les orientations en matière d'investissement ou de financement des systèmes des transports. Ses missions, sa composition et son fonctionnement seront précisés par décret.

L'article 23 ter ratifie l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe. En outre, il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance afin de transformer la société du canal Seine-Nord Europe en établissement public local. Il s'agit notamment de modifier la gouvernance, de transférer le pilotage financier et opérationnel ainsi que la maîtrise des risques du projet aux collectivités territoriales.

OBSERVATIONS :

L'information sur les zones de bruit est une mesure que soutient le CESE.

La méthode retenue de prévoir d'abord un budget réaliste avant de définir des investissements plutôt que, comme par le passé, de lister des investissements non financés -et non finançables- constitue pour le CESE une véritable avancée qui donne de la crédibilité à ce projet de loi. C'est pourquoi, la visibilité sur l'affectation des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et sur la sécurisation de leur allocation, est indispensable si l'on souhaite ne pas entamer cette crédibilité nécessaire aux projets et encourager les partenaires (collectivités, Adème, entreprises, prêteurs...) qui pourraient s'engager.

L'élaboration d'un avant-projet de loi d'orientation des Mobilités est une étape importante dans la détermination de la stratégie d'investissement de l'État pour ce qui concerne les dix prochaines années.

Sur le plan de la méthode, elle a fait une place importante à la concertation. M. Papinutti, directeur de cabinet de Mme Elisabeth Borne, ministre des transports, rappelait en audition que les Assises nationales de la mobilité avaient mobilisé une cinquantaine de groupes de travail, près de 3 000 participantes ou participants et de

près de 600 expertes ou experts, l'élaboration de l'avant-projet de loi faisant aussi l'objet d'une consultation des associations d'élues et d'élus locaux, du Comité stratégique de la filière automobile ainsi que de groupes miroirs.

L'élaboration de la stratégie d'investissements de l'État a donné lieu à la consultation du Conseil d'Orientation des Infrastructures composé de parlementaires, de plusieurs hauts fonctionnaires et de personnalités qualifiées, femmes et hommes. Les missions confiées au COI étaient les suivantes : proposer des objectifs de service pour le système de transports à horizon 2030 ; établir un état des lieux en matière d'entretien, de régénération et de modernisation des réseaux existants ; établir des priorités dans les choix d'investissements à réaliser, en veillant à prioriser la régénération des réseaux existants et des mobilités du quotidien (conformément aux orientations tracées par le Président de la République, M. Emmanuel Macron, dans son discours de Rennes) ; identifier des ressources de financement et établir des scénarios de dépenses par enveloppe.

M. Bruno Cavagné, vice-président du COI et président de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) indiquait en audition que le COI a examiné près de 70 projets d'infrastructures, pour la plupart issus du rapport Mobilité 21, en prenant en compte leur maturité socio-économique et leurs incidences en termes d'émissions de Gaz à effet de serre et de développement durable.

Le COI a rendu début 2018 un rapport intitulé *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir*, proposant trois scénarios de dépense pour l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) pour les 20 prochaines années : le premier scénario, avec 48 Md€ de dépenses (2,4 Md€ par an), offre des possibilités très limitées et correspond sensiblement à une continuité des dépenses de l'AFITF par rapport à 2018 ; le scénario médian à 60 Md€ (3 M€ par an, ce qui suppose d'accroître de 600 M€ par an les dépenses de l'AFITF) est construit pour permettre de satisfaire les priorités du Président de la République, en privilégiant celles de restauration/modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien, tout en permettant d'avancer les premières phases de grands projets ; le troisième scénario « haut » à 80 Md€ (4 Md€ par an, soit 3,5 Md€ d'ici à 2022, puis 4,4 Md€ dans un deuxième temps), permet de réaliser les travaux nécessaires à la modernisation des infrastructures existantes, d'accélérer la mise en œuvre des projets et de lancer certains nouveaux projets structurants pour l'avenir des territoires, mais sa mise en œuvre financière supposerait un quasi doublement des ressources de l'AFITF.

Ni le Canal Seine-Nord Europe, ni la section internationale du tunnel Lyon-Turin, ni le réseau Grand Paris Express, ni le Charles de Gaulle Express (CDG Express) ne figuraient dans les projets examinés par le COI et l'aérien était exclu du champ à examiner. Ils ne sont donc pas pris en compte dans ces montants - mais des projets ferroviaires et de LGV, des projets routiers et autoroutiers, ainsi que des projets fluviaux, ont été examinés.

L'article 23 ter A de l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités fixe la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour 2019-2027 et précise les programmes prioritaires d'investissements à mettre en œuvre.

Le rapport annexé à l'avant-projet de loi de programmation des investissements dans les transports, qui s'appuie sur le travail du COI, fixe 4 objectifs : améliorer les offres de déplacement du quotidien ; accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution ; contribuer à l'objectif de cohésion des territoires ; renforcer l'efficacité des transports de fret.

Il traduit ces ambitions en 5 programmes prioritaires : entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ; accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ; développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ; renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

Un accroissement très sensible de la rénovation des réseaux d'infrastructures existants est en effet indispensable, comme le soulignait le CESE dans l'avis *Projet de Schéma national des infrastructures de transport* de 2012 : M. Bruno Cavagné soulignait en audition que près d'un tiers du réseau routier national serait aujourd'hui en mauvais état de surface ; plus d'un quart des ponts nécessitent un entretien urgent ; le réseau ferroviaire connaît un important vieillissement, avec 5 500 kilomètres de voies sur lesquelles la circulation des trains s'opère au ralenti. La rénovation et la régénération du réseau fluvial nécessitent aussi d'engager des investissements importants. Par ailleurs, la France serait aujourd'hui au seizième rang mondial pour les aéroports et au 26ème rang mondial pour les ports^x.

La trajectoire financière tracée par le rapport annexe à l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités va de 2,7 Md€ en 2019 à 3 Md€ en 2020, puis se réduit pour revenir à 2,8 Md€ en 2023, avec une moyenne un peu supérieure à 2,7 Md€ par an entre 2019 et 2023 (ces montants étant exprimés en crédits de paiement et en Md€ courants).

Selon M. Philippe Duron, président du COI, entendu en entretien par le rapporteur, elles se situent donc à un niveau intermédiaire entre les scénarios 1 et 2 examinés par le COI, en deçà du scénario médian du COI mais au-dessus des niveaux de dépenses de la période actuelle, ce qui supposera d'accroître les moyens financiers de l'AFITF.

Le rapport annexe indique que les investissements de l'État dans les transports augmenteront de 40 % entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, ce qui représente une augmentation très sensible. Toutefois, cette comparaison effectuée par les services de l'État prend pour période de référence les années 2014-2018, pour lesquelles les dépenses d'infrastructures de l'État financées par l'AFITF avaient été amoindries dans la mesure où l'écotaxe, qui devait être adoptée, n'a en définitive pas pu l'être.

Selon le rapport annexe, le besoin de financement résultant de la programmation prévue entre 2019 et 2023 « 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 ».

M. Jean-Philippe Dupeyron, directeur des Affaires économiques de la FNTF, rappelait en audition que plusieurs pistes ont été envisagées pour alimenter ce surcroît de ressources nécessaire. Une première solution serait constituée par une

vignette sur les poids lourds, mais celle-ci n'apparaît pas dans la loi. L'AFITF aurait dû bénéficier des recettes de l'écotaxe en 2013, qui devait rapporter 1 Md€ par an, mais a été reportée puis abandonnée en 2014, ce qui a conduit à différer plusieurs projets et pour l'AFITF, à contracter auprès de la SNCF une dette de 700 M€, dont il reste un solde de plus de 200M€ à payer. Une autre solution pourrait être constituée par une part de la TICPE. La fiscalité écologique sur le carburant, avec d'une part la taxe carbone sur l'essence et le diesel et d'autre part la politique de rapprochement des taux des taxes portant sur l'essence et le diesel, devrait rapporter 10,5 Md€ de plus par an en 2022 par rapport à aujourd'hui, soit à peu près 25 centimes de plus de TICPE.

Selon la FNTF, ces recettes tirées de la TICPE devraient pouvoir être en partie fléchées vers la mobilité. L'augmentation de la TICPE n'avait pas dans un premier temps été pleinement perçue par les conductrices et conducteurs, car elle avait d'abord coïncidé avec un contexte de niveaux de prix du pétrole relativement faibles. Il soulignait que la remontée du prix du pétrole, qui a commencé, va la rendre plus sensible et l'affectation d'une partie des recettes tirées de l'augmentation de la TICPE vers le financement des infrastructures de transport en améliorerait l'acceptabilité.

Quoi qu'il en soit, les ressources additionnelles pérennes nécessaires au profit de l'AFITF atteindraient d'après l'annexe financière 500 M€ par an à partir de 2020, et les modalités de financement envisagées par l'Etat pour y parvenir ne sont à ce stade pas indiquées dans l'avant-projet de loi. Par ailleurs, le remboursement des 200M€ de dettes de L'AFITF auprès de la SNCF, qui génèrent des pénalités annuelles, n'est pas budgété.

La démarche adoptée dans l'avant-projet de loi d'orientation témoigne d'un effort de transversalité, en réunissant dans un seul document l'ensemble des modes ferroviaires, routiers et fluviaux, même si l'aérien est traité de manière séparée et n'apparaît donc pas dans l'avant-projet de loi. Elle représente aussi par rapport à la version de l'avant-projet de SNIT sur lequel le CESE avait eu à se prononcer en février 2012 un effort d'une plus grande sélectivité dans les choix, avec un montant d'investissements prévus plus réaliste, qui ne semble pas a priori inatteignable et surtout, il ne reprend pas le principe de financement affiché lors de l'élaboration du SNIT (priorité de financement selon l'apport des collectivités).

Dans les délais impartis pour la remise de son avis (quatre semaines), il n'est pas possible au CESE de se prononcer sur le détail des projets et ce n'est sans doute pas sa vocation.

La parution très récente du dernier rapport du GIEC ayant rappelé que l'impératif de lutte contre les changements climatiques s'impose plus que jamais, le CESE a toutefois souhaité rappeler ses propositions formulées dans l'avis *Transition énergétique dans les transports*, qui restent pleinement d'actualité pour inscrire les choix d'infrastructures dans l'objectif « facteur 4 » :

« Intégrer, dans le futur Schéma national de mobilité durable, un diagnostic préalable de l'adéquation des réseaux de transports actuels à la demande et une analyse des besoins de rénovation des réseaux d'infrastructures, en confiant au CNDDE (aujourd'hui CNTE) un rôle de suivi des projets d'infrastructures majeurs.

Faire dans le cadre de ce schéma une évaluation consolidée de la réduction des émissions de GES qui résulterait des projets de développement envisagés, y intégrer les GES liés à la construction de chaque infrastructure, préciser les alternatives aux projets envisagés et inscrire toute infrastructure nouvelle dans une logique de haute qualité environnementale.

Inventorier le patrimoine des réseaux d'infrastructures existantes et prévoir un programme national de sauvegarde des emprises.

Donner, dans la hiérarchisation des projets, la priorité à l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures, aux alternatives à la route et l'aérien en prenant en compte le point de basculement modal de l'aérien vers le ferroviaire, ainsi qu'aux modes et projets ayant le plus faible impact en termes d'émission de GES et sur l'environnement.

Retenir, via une évaluation socio-économique renouvelée, de nombreux petits projets locaux à incidence forte quant à la réduction des émissions de GES, dans le cadre d'un grand programme national des nouvelles mobilités, avec un soutien financier de l'État, l'AFITF en assurant la coordination avec une gouvernance renouvelée en tant qu'Agence nationale des nouvelles mobilités.

Assurer le financement nécessaire pour la régénération du réseau ferroviaire et pour maintenir en bon état le réseau routier existant.

Favoriser le transfert modal et l'intermodalité pour organiser la complémentarité des transports ».

Le canal Seine-Nord Europe est un enjeu important pour relier les réseaux fluviaux français et européens, et ainsi espérer développer le transport fluvial de marchandises. Il constitue donc une opportunité. Il comporte aussi le risque d'un « siphonage » de l'arrière-pensée des ports normands du Havre et de Rouen au profit des ports belges, d'Anvers notamment. Pour éviter ce risque et se saisir des opportunités pour les ports français, il convient de concevoir au minimum en parallèle (de préférence en amont) à la réalisation du canal :

- Des accès à un réseau de maillage multimodal à partir des quatre Plateformes logistiques prévues le long du canal afin que tous les ports français des Hauts de France et de la Normandie bénéficient de l'opportunité de ce canal et que l'emploi se développe sur et autour de cet axe.
- Une mise au grand gabarit et un désengorgement de la Seine, projets Seine Amont et MAGEO, dans un calendrier optimal.
- Élargir l'arrière-pensée des ports du Havre et de Rouen en créant des corridors fret de qualité Ouest-Est entre le Havre et l'Allemagne notamment.

L'article 23 ter B institue le COI, auquel il pourrait être intéressant de donner une mission d'alerte à mi-parcours sur l'avancement de la stratégie. Mais cet article a aussi pour effet d'abroger l'article L. 1111-7 du Code des Transports et, du même coup, supprime le Comité sur la qualité de services, qui n'a pas les mêmes missions, la même composition ni la même finalité que le COI. Il apparaît donc souhaitable de demander le rétablissement de ce comité.

Il serait par ailleurs nécessaire de veiller à conforter la dimension environnementale de la stratégie d'investissements de l'Etat via l'élaboration d'un

projet de SNIT, conformément à la loi Grenelle, ou en saisissant pour avis l'Autorité environnementale.

L'application de ces articles devrait apporter des effets positifs :

- Adéquation entre projets et investissements réalistes que la France peut contenir dans ses contraintes budgétaires.
- Accent mis sur l'entretien et la régénération de l'existant.
- Raccordement de grands ports français à l'Europe du Nord par le réseau fluvial.
- Mise en place d'un COI permanent.
- Des décisions seront prises après consultation.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- Les coûts externes de chaque mode (infrastructure, saturation, pollution, santé publique ...) en grande partie supportés par les contribuables, souvent via les collectivités, devraient être clarifiés et intégrés.
- Le rapport annexé à l'avant-projet de loi 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. En revanche, cet avant-projet de loi limite les orientations à 2027. Il serait souhaitable de dégager quelques orientations pour la période 2027-2037 ainsi que des ressources pour les préparer. À titre illustratif, la transformation du réseau ferré vers davantage d'automatismes (infrastructure et matériels) et plus globalement, le soutien à l'innovation et la préparation du réseau haute performance de demain pourrait être explicité, en s'appuyant sur les recommandations du COI qui prévoyait notamment l'établissement d'un plan d'ensemble pour le déploiement des nouvelles technologies de modernisation de l'exploitation (à l'image du plan envisagé par l'Allemagne).
- Le projet de loi encourage la création de « RER » dans les grandes métropoles en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées. Or, pour une bonne opérabilité, l'accent devrait être mis en priorité sur la fréquence du service, l'amplitude horaire et la bonne connexion avec les transports urbains, plus que sur la caractéristique radiale ou transversale de la ligne.

Le rapport annexé tend à renvoyer les investissements Outre-mer aux seuls « contrats de plan État-Régions ou des contrats spécifiques établis avec les collectivités, notamment les « contrats de convergence ».

Or il convient de rappeler que les différentes programmations des investissements permettant le financement des engagements de l'État en faveur de la mobilité Outre-mer font non seulement appel :

- Aux crédits qui seront mobilisés par l'État, les Collectivités ainsi qu'au déploiement des crédits des Fonds européens (pour les DROM et Saint-Martin) dans le cadre des futurs contrats convergences permettant le développement des TCSP et des pôles d'échanges multimodaux ;
- Mais aussi à la part de l'enveloppe budgétaire consacrée au financement des mesures de la loi d'Orientation sur les mobilités afin de soutenir « les initiatives remontées des territoires, lors des Assises des Outre-mer.

Alors que les Régions ultrapériphériques françaises sont exclues des dispositifs réseau transeuropéen de transport (RTE-T) « corridors européens », le Gouvernement s'est engagé à ouvrir des discussions avec la Commission pour que des aides spécifiques viennent compenser l'éloignement et les insuffisantes interconnexions.

- Dans le cas de territoires sur lesquels plusieurs projets se superposent avec des objectifs qui peuvent être incohérents ou incompatibles entre eux (par exemple développement de circulations fret longue distance concomitamment à la création de RER dans les grandes métropoles), et afin de s'assurer que les investissements correspondent aux attentes en termes de services et de performance, il pourrait être proposé (comme l'envisage la dernière annexe du rapport du COI) de mettre en place des espaces de dialogue avec les porteuses ou porteurs des besoins de services et des projets (modernisation et renouvellement) pour garantir la cohérence entre l'ensemble des projets et la tenue de l'ensemble des objectifs, en s'inspirant du dispositif mis en place sur l'axe Seine.
- Les aspects européens semblent peu pris en compte dans la programmation des investissements. C'est notamment le cas des corridors fret européens et en particulier de la continuité de la construction des sillons européens. Pourtant, les fonds européens s'avèrent utiles, voire déterminants, en particulier sur les projets d'infrastructures nationales qui peuvent entrer en connexion avec les européennes.
- A l'inverse du SNIT, les aspects environnementaux des projets ne font pas l'objet d'une évaluation par l'Autorité environnementale, ce que le CESE regrette.

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle stipule (articles 16 et 17) la réalisation d'un Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), afin notamment de fixer les orientations de l'État concernant l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence (art. L. 1212-1 du Code des transports).

Le Code des transports comporte par ailleurs des orientations concernant le schéma national des services de transport (art. L. 1212-3-1), qui fixe les orientations de l'État quant aux services ferroviaires de voyageurs t voyageuses d'intérêt national. L'article L. 1212-3-2 indique que ce schéma détermine, « *dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport* » (c'est-à-dire les services relevant de la Convention des Trains d'équilibre du territoire (TET) conclus entre l'Etat et SNCF Mobilités) et « *encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national* » (c'est-à-dire les services de TGV).

Préconisation 23 :

Le CESE préconise un fléchage de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers la mobilité et, pour chaque mode, de prendre en compte les coûts externes, en grande partie supportés par les contribuables, souvent via les collectivités.

Préconisation 24 :

Le CESE préconise que le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) se voit confier un rôle d'évaluation et d'alerte à mi-parcours de la programmation actuelle ainsi qu'un rôle de préparation des programmations suivantes (post 2022).

Préconisation 25 :

Le CESE recommande de prendre en compte la dimension européenne dans la programmation des infrastructures et d'ouvrir la perspective des investissements au-delà de 2027, en particulier pour l'innovation et les nouvelles technologies. L'élaboration d'un nouveau Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) doit y répondre.

Préconisation 26 :

Le CESE préconise, pour juger de la nécessité de toute infrastructure majeure, de prendre en compte les bénéfices attendus sur l'économie des territoires concernés, sur la réduction des inégalités sociales, sur la sécurité et sur l'environnement (report modal, réduction des émissions polluantes, reconquête de la biodiversité). Sur ce dernier point, un des outils adaptés est l'Autorité environnementale.

Préconisation 27 :

Une nouvelle fois, le CESE appelle à la plus large concertation sur les projets aux différentes phases de conception et de réalisation, en particulier dans les territoires où il peut exister des recouvrements de projets. Ainsi, entre autres, le comité sur la qualité de services prévu à l'article L. 1111-7 du Code des Transports doit être pérennisé.

Préconisation 28 :

Quant à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, le montage financier transféré à la région Hauts de France doit être sécurisé sur le long terme, en particulier pour ce qui relève des engagements de l'État. Il ne faut pas que l'État se désengage du dossier, laissant aux seuls acteurs et actrices régionaux, le soin de financer le projet sur des bases fiscales locales qui ne seront sans doute pas suffisantes. Le CESE préconise de créer des opportunités économiques pour toutes les régions et tous les ports concernés, en favorisant le dialogue et la coopération. Cela implique d'élargir l'hinterland des ports du Havre et de Rouen, en créant un corridor fret ferroviaire de qualité sur la liaison Ouest-Est du Havre jusqu'à l'Allemagne et d'investir plus fortement dans les ports notamment en sollicitant des financements européens.

Préconisation 29 :

Le CESE préconise, de manière générale, de mettre en adéquation les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec les objectifs, notamment en ce qui concerne l'affectation de recettes supplémentaires à hauteur des 500M€ par an à trouver à partir de 2020 dans la programmation et l'apurement de la dette SNCF contractée par l'AFITF.

IV - TITRE IV -SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

A - Chapitre 1^{er} – Renforcer la sûreté et la sécurité

L'article 24 intègre des mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route. Il autorise l'autorité administrative à interdire le signalement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la navigation. Il renforce certaines sanctions pour les personnes qui téléphonent au volant ou pour les auteurs/auteures de violence envers les inspecteurs et inspectrices du permis de conduire. Il impose la mise à disposition d'éthylotest dans tous les débits de boisson, pour lutter contre l'alcool au volant.

L'article 24 bis prend plusieurs mesures permettant de renforcer la sûreté dans les réseaux de transport. Il permet aux autorités organisatrices de demander la mise en place de services de « descente à la demande » dans les bus et enfin, il permet d'étendre le recours aux équipes cynotechniques dans les transports ferroviaires et guidés.

L'article 24 ter adapte le périmètre d'intervention du service interne de sécurité de la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des services de transport public de voyageurs/voyageuses en Ile-de France.

L'article 24 quater habilite le gouvernement à prendre par ordonnance, les mesures transposant la réglementation européenne relative aux installations à câbles. Il simplifie la procédure d'autorisation et de contrôle des remontées mécaniques situées à la fois en zone de montagne et en zone urbaine.

OBSERVATIONS :

L'article 24 vise à renforcer la sécurité routière entre autres par rapport au fait de téléphoner au volant ou au problème d'alcoolisation, avec cette difficulté que certaines dispositions qui existent déjà en ce domaine comme l'obligation de disposer d'un éthylotest dans sa voiture, sont rarement respectées et ne font pas l'objet de contrôles.

L'application de ces articles devrait apporter des effets positifs :

- Les contrôles par radar des vitesses de circulation des véhicules jouent un rôle important pour dissuader conductrices et conducteurs de commettre des excès de vitesse. Mais des services électroniques d'aides à la navigation type GPS ou Coyote signalent les contrôles routiers, comme mentionné dans cet article, ce qui permet non seulement à certains et certaines automobilistes de ne ralentir qu'à l'approche de radars, mais aussi aux personnes activement recherchées d'échapper aux contrôles de police. Le renforcement et l'effectivité accrue des contrôles prévus par le projet de loi constituent donc pour le CESE des évolutions utiles.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- Les articles 24 bis et ter visent à renforcer la sûreté dans les transports. Une (seule !) mesure envers les populations vulnérables consiste à autoriser la descente à la demande des bus. Ce qui est une bonne mesure mais ne résout pas pour autant les problèmes de sûreté dans les transports en commun. Les aspects genrés de la sûreté sont peu pris en compte alors qu'ils existent fortement à certaines heures et dans certains territoires ou quartiers. Le fléau du harcèlement n'est pas évoqué. Le secrétariat aux droits des femmes et à l'égalité pourrait être sollicité, et des institutions spécialisées consultées (HCEfh, CESE à travers sa DDFE...).
- L'article 24 ter prévoit que la mission exercée par le service interne de la RATP est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs/voyageuses et de gestionnaire d'infrastructure. Il paraît nécessaire d'aller au-delà de la simple séparation comptable. Les services proposés par le service interne de la RATP doivent être fondés sur la même exigence d'équité et de non-discrimination que ceux proposés par le service interne de la SNCF sur son périmètre. Cette mission doit donc être contrôlée et régulée par l'ARAFER comme c'est le cas pour la mission exercée par le service de sûreté de la SNCF.
- Le téléphérique urbain est certainement une solution de mobilité efficace et insuffisamment utilisée.

Préconisation 30 :

Le CESE préconise de renforcer les missions de sûreté dans les transports, en particulier pour les personnes vulnérables, en étoffant notamment les forces de sécurité et en préservant ou rétablissant une présence humaine dans les véhicules et bâtiments de transports publics, de recueillir l'avis des organismes reconnus sur l'égalité femme-homme, de tenir des statistiques genrées des agressions, infractions et incivilités et de prendre des mesures législatives, juridiques et opérationnelles pour les combattre.

Préconisation 31 :

Le CESE préconise que la mission de sûreté spécifique à la RATP soit contrôlée et régulée par l'Autorité de régulation des autorités ferroviaires et routières (ARAFER) comme c'est le cas pour la mission exercée par le service de sûreté de la SNCF afin qu'il n'apparaisse pas de nouvelles divergences de processus entre les équipes opérant sur des périmètres similaires et contigus.

B - Chapitre II – Améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire

L'article 25 sécurise le cadre juridique des conventions de terminal des grands ports maritimes issu de la loi de réforme portuaire de 2008, notamment pour tenir compte de la requalification en concessions de services de ces contrats par le Conseil d'État. Il prévoit que les grands ports maritimes peuvent, dans le cadre de leurs missions, conclure des conventions d'occupation du domaine public ou, lorsque le contrat répond à un besoin spécifique du port, des contrats de concession, à l'exclusion des dispositions relatives aux tarifs et à la publication des données essentielles. L'article prévoit également des dispositions sur le sort des biens en fin de contrat.

Les activités professionnelles en mer sont confrontées à des défis de compétitivité, d'innovation technologique, d'environnement ou sociaux.

L'article 25 bis habilite le Gouvernement à créer un régime juridique dans certains domaines clés comme celui des drones et navires autonomes, à transposer des mesures du droit européen et du droit international pour répondre à nos obligations en matière environnementale ou sociale, à simplifier davantage les titres de navigation, à modifier le contrôle de la sécurité des navires par la création d'un régime ciblé de contrôles pour certains navires, à simplifier le cadre d'activité des jeunes à bord des navires tout en l'encadrant et à faciliter l'exercice des nouvelles activités maritimes en sécurisant le statut des professionnels et professionnelles des activités côtières. Par ailleurs, cet article habilite le Gouvernement à moderniser les règles relatives au bateau, à la navigation intérieure et au transport fluvial. Enfin, il permet de prendre les mesures pour que Voies navigables de France exerce pleinement sa mission de valorisation domaniale et puisse se voir confier certains ouvrages hydroélectriques.

À l'heure actuelle, les entreprises ferroviaires de fret acquittent un péage pour l'utilisation du réseau ferroviaire inférieur au coût marginal d'utilisation de ce réseau. SNCF Réseau ayant l'obligation de couvrir à minima le coût marginal en application du droit communautaire, le différentiel est actuellement pris en charge par l'Etat sous la forme d'une compensation directe à SNCF Réseau versée annuellement : la « compensation fret ». Afin de maintenir cette aide pour favoriser le transport de fret, ce dispositif doit désormais être mis en conformité avec le droit européen. L'article 26 permettra de prendre les mesures adaptées par voie réglementaire.

OBSERVATIONS :

Le CESE souligne l'importance de veiller à ce que les investissements réalisés par des opérateurs de port dans le cadre des concessions restent de la propriété publique même en cas de fin de contrat ou de concession.

Donner de la souplesse aux exploitants des terminaux en leur autorisant la possibilité de contracter selon le droit domanial ou selon la concession de service pour exercer leur activité, semble de nature à servir les ports français face à la concurrence internationale.

Le CESE considère qu'il est important de continuer à soutenir l'activité du Fret ferroviaire en ce qui concerne les péages, d'autant que la concurrence routière, en particulier étrangère, n'intègre pas de la même façon les coûts externes du transport de marchandise (pour rappel, le transport routier de marchandise (+ de 7,5 tonnes) bénéficie d'un remboursement partiel et sur demande de la TICPE).

L'article 25 bis vise notamment à 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. La très grande majorité des navires de pêche maritime et la quasi-totalité des unités de plaisance immatriculées en France sont des bateaux de moins de 24 mètres.

Préconisation 32 :

Le CESE préconise de maintenir la limitation de durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 mètres, ainsi que le contrôle assuré par les officiers de sécurité des Affaires maritimes, qui s'exerce à titre préventif et dissuasif.

C - Chapitre III – Outils de financement et de régulation

L'article 27 sécurise la possibilité offerte à la RATP d'exploiter des services de transport collectif dans la région Ile-de-France via une filiale quand un appel d'offres prévoit la constitution d'une société dédiée.

Les conséquences de l'ouverture à la concurrence au 31 décembre 2024 du réseau francilien de surface et de la fin du monopole historique de la RATP impliquent de faire évoluer le cadre social actuel.

L'objectif est de garantir les conditions d'une concurrence équitable entre les opérateurs ainsi que les droits des salariés et des salariées, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et la continuité du service actuellement assuré par l'entreprise historique.

L'article 27 bis définit les grands principes relatifs à la mise en place de règles communes, en matière de temps de travail et de repos, aux salariés et salariées des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Il prévoit aussi la possibilité d'adapter ces règles pour prendre en compte, par la définition d'un cadre social territorialisé, les contraintes d'exploitation qui reposent sur les salariés et salariées, notamment les machinistes-receveurs/receveuses, intervenant à Paris et dans certaines communes de petite couronne. Il pose enfin les bases de l'organisation par la loi du transfert des contrats de travail et des garanties associées pour les salariés et salariées dans le cas d'un changement d'opérateur.

L'article 27 ter met en place les outils pour le développement du péage à flux libre sur le réseau autoroutier concédé ainsi que sur les nouveaux projets à péages. La suppression des barrières de péage va permettre de minimiser les contraintes environnementales et de fluidifier les trafics, ce qui amoindrira la trace carbone et générera un gain de temps pour les usagers et usagères. Il permet à des agents et agentes assermentés des exploitants d'autoroutes de verbaliser sur l'ensemble du réseau géré par ces exploitants, il renforce les sanctions appliquées aux conducteurs et conductrices qui éludent le paiement des péages et il introduit de nouvelles souplesses pour traiter notamment le cas de la fraude involontaire.

L'application de ces articles devrait apporter des effets positifs :

- Une fluidification des trafics est attendue du déploiement de péages à flux libres (application de l'article 27 ter).
- Sécuriser par la loi une partie des règles communes aux salariés et salariées des différentes entreprises de transport travaillant sur les mêmes périmètres, et susceptibles de changer d'entreprise au gré des appels d'offres, est une mesure qui peut limiter le dumping social et orienter davantage le choix de l'opérateur par l'AOM sur la meilleure qualité de service. Cela permet d'améliorer la continuité des carrières en termes de parcours professionnels, de mieux valoriser les acquis de l'expérience et les savoir-faire.

Le Conseil appelle l'attention sur les aspects suivants :

- Le CESE alerte les collectivités territoriales, les établissements et administrations publics sur les conséquences de choix risqués comme peuvent l'être dans certains cas les Partenariats publics privés (PPP). Les termes de la contractualisation sont à cet égard essentiels.
- La collecte et l'exploitation des données de mobilité générées par « la fin de l'anonymat » sur les routes concédées consécutives aux péages à flux libres doivent être gérées selon les critères de respect de la vie privée. Des procédures de sécurisation doivent être mises en place en ce qui concerne les données collectées.
- Les salariés et salariées de la RATP sont attachés à leur statut, leurs conditions sociales, la préservation de leurs compétences en termes de savoir-faire et de sécurité. La qualité et la fréquence de la formation, le niveau d'exigence des

certificats d'aptitude, qui concourent au haut niveau de sécurité et de qualité des transports doivent être préservés. Il faut donc bien peser, selon ces critères, ce qui relève de la loi, de la convention collective ou de la négociation en entreprise.

Préconisation 33 :

Le CESE rappelle son attachement à la concertation, au dialogue social et au respect de tous et toutes les partenaires, en particulier lors de l'ouverture à la concurrence d'un secteur aussi essentiel que celui des mobilités, qui touche au quotidien de chaque résidente et résident. L'adhésion des personnels, comme le respect de leurs conditions sociales, sont un élément majeur de l'amélioration recherchée de la qualité.

D - Chapitre IV – Mesures diverses

L'article 28 dissout la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers et des bureaux centraux de la main-d'œuvre et prévoit le transfert de leurs compétences à la commission paritaire nationale pour l'emploi (CPNE) de branche et aux caisses de compensation des congés payés.

L'article 29 inscrit dans la loi certains points du protocole d'accord du 4 octobre 2017 signé par les partenaires sociaux de la branche du transport routier et co-signé par l'Etat. L'application de ce protocole nécessite pour certains de ses éléments une adaptation de la partie législative du code des transports.

Les dispositions aujourd'hui en vigueur en matière de servitudes ferroviaires s'avèrent incomplètes, renvoient à des dispositions législatives abrogées, ou, du fait de leur ancienneté, sont inadaptées aux problématiques actuelles.

L'article 29 bis habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de nature législative permettant de compléter et moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire.

L'article 29 ter clarifie l'énoncé de la compétence de l'État en matière de création et d'exploitation des aéroports, en rétablissant de façon explicite le lien entre la propriété de l'État et sa compétence sur les aéroports dont il est propriétaire.

L'article 29 quater a pour objet de supprimer l'obligation d'emport d'un dispositif de signalement sonore, qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de sa trajectoire, pour les drones au-dessus d'une certaine masse.

OBSERVATIONS :

Le respect du protocole d'accord du 4 octobre 2017 montre, s'il en était besoin, la nécessité de dialogue social et de respect des « corps intermédiaires » qui contribuent à l'évolution positive de notre société.

La norme pour la quasi-totalité des dockers est déjà celle du contrat à durée indéterminé.

L'application de ces articles devrait apporter des effets positifs :

- Le CESE approuve le principe de moderniser les dispositions en matière de servitude ferroviaire et souhaite que l'on facilite les processus de raccordement au réseau ferroviaire pour les clients et clientes potentiels.

Le CESE appelle l'attention sur l'aspect suivant : réserver des possibilités de report modal vers le fluvial implique également un plan de préservation des emprises à quai pour ce mode. L'avant-projet de loi ne le prévoit pas

Préconisation 34 :

Le CESE soutient les mesures de conservation du domaine public ferroviaire, en particulier le maillage capillaire des petites lignes dont l'utilité peut renaître pour un nouveau projet de mobilité. Il préconise de mettre en œuvre un programme national de sauvegarde des emprises ferroviaires. Il en est de même pour la sauvegarde des emprises fluviales de façon à opérer dans l'avenir du report modal vers ce mode.

Conclusion

Le CESE considère que cet avant-projet de loi d'orientation des mobilités marque un certain nombre d'avancées pour des meilleures réponses aux besoins de mobilité. Il invite à en conforter les dimensions économiques, sociales et environnementales. Il formule pour ce faire un ensemble de propositions concrètes portées par la société civile.

Ce sujet des mobilités qui touche au quotidien de chacune et chacun, est forcément porteur de dissensus, d'intérêts divergents entre habitantes et habitants des villes, de celles et ceux des périphéries ou des territoires ruraux. Il peut, si la concertation, le dialogue social et le respect des expressions des populations relayées par les corps intermédiaires ne sont pas pris en compte, générer de fortes fractures économiques, sociales et environnementales.

Il peut aussi rassembler, réunir notre société sur les thèmes que le CESE a souhaité développer dans cet avis.

L'accès par toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif sur tout le territoire.

La mobilité doit devenir un atout du développement durable.

Les choix de futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables.

Personne ne doit être l'oubliée ni l'oublié de cet avant-projet de loi.

Déclarations/ Scrutin

Déclarations des groupes

Agriculture

La Profession agricole porte un très grand intérêt au projet de loi sur les mobilités. Dans les zones rurales, la qualité de la vie quotidienne et le dynamisme économique dépendent de l'efficacité des réseaux de transports. Nous avons participé, dès le départ aux Assises de la Mobilité ainsi qu'au groupe dédié au sujet au sein du Conseil national de la transition écologique (CNTE). Nous suivrons avec beaucoup d'attention les débats parlementaires, dans les semaines à venir.

Nous avons porté, auprès des différents participants des Assises et du CNTE, les besoins en mobilité des agriculteurs et plus généralement des ruraux qu'il s'agisse des transports de personnes ou de marchandises.

Par ailleurs, comme le souligne l'avis, les informations sur la bonne organisation des différentes mobilités sont de plus en plus tributaires des nouvelles technologies. Il était bon que l'avis rappelle que l'insuffisance du débit internet rend très difficile, voire impossible, l'accès aux services numériques dans de nombreux territoires.

La partie programmation de la loi d'orientation des mobilités prévoit comme première priorité, l'entretien et la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants. Cette priorité va dans le bon sens. Le bon entretien des voies de communication existantes est primordial pour la desserte des exploitations agricoles tant pour leur approvisionnement que pour l'écoulement des productions.

La mise en place d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) confiées aux intercommunalités, dans tous les territoires, va également dans le bon sens. Aujourd'hui, les trois quarts des territoires ne sont pas couverts ce qui représente 28% de la population, essentiellement rurale.

Le projet de loi prévoit la mise en place d'un plan de mobilité rurale dont la contrepartie pourrait prendre la forme du « versement mobilité » payé aujourd'hui par les entreprises de plus de 11 salariés. Sur ce point, le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit cependant qu'il pourra être tenu compte de « la fragilité économique de certains territoires ».

Le développement des mobilités propres et particulièrement de la voiture électrique doit s'accompagner de l'installation de bornes de recharges électriques dans les communes rurales avec une prise en charge totale des coûts de raccordement.

Enfin, le projet de loi laisse la possibilité est laissée aux AOM d'instaurer ou non un péage urbain dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le projet de loi précise que pourront être prévus des tarifs réduits ou même la gratuité. Au moment où se développe la vente directe, la livraison de produits agricoles aux consommateurs des zones soumises au péage urbain pourrait être impactée par ces charges potentielles.

Le groupe a voté pour.

Artisanat

La question des mobilités est un élément central de la politique d'aménagement du territoire.

Or, depuis longtemps, les habitants de certains territoires, en zone rurale ou périurbaine, se sentent oubliés de la politique publique de transports et n'ont pas d'autre choix, pour se déplacer, que celui de la voiture individuelle.

Ainsi, ces territoires pâtiennent d'un manque d'attractivité et les activités économiques peinent à s'y développer ou simplement à s'y maintenir. Quant aux populations, elles doivent faire face à un budget mobilité de plus en plus lourd et elles peuvent même être contraintes de refuser un emploi trop éloigné de leur zone de vie.

Autant de facteurs qui alimentent la fracture territoriale.

Il faut donc saluer la première ambition du projet de loi de favoriser l'émergence de solutions de mobilité pour tous.

À cet égard, la couverture de tous les territoires par une Autorité Organisatrice, ou encore l'association des entreprises locales, usagers et habitants à la politique de mobilité, donnent un cadre favorable à la construction d'une offre mieux adaptée aux spécificités et aux besoins de chaque territoire.

La deuxième ambition est d'inscrire les mobilités dans les objectifs du Plan Climat.

Réussir la transition écologique des mobilités est une nécessité ; les moyens d'y parvenir doivent cependant être mis en œuvre avec pragmatisme afin d'être économiquement et socialement acceptables.

La contestation actuelle face à la flambée du prix des carburants, liée notamment à l'accroissement de la taxe carbone, nous rappelle combien le sujet est délicat, tant le budget consacré aux déplacements du quotidien impacte le pouvoir d'achat des ménages ou les résultats des entreprises.

Pour les artisans et les commerçants de détail, se déplacer est inhérent à l'exercice même de leur activité, que ce soit pour s'approvisionner, pour livrer leurs marchandises ou pour dispenser leurs services chez la clientèle.

Pour cela, ils sont contraints d'utiliser leurs véhicules professionnels, sur des trajets parfois longs quand ils exercent en zone rurale ou périurbaine.

Or, leur accès à des modes de transport ou de déplacement dits « propres » se heurte à une double limite de coût et de faisabilité, l'offre de véhicules utilitaires électriques restant très limitée et souvent inadaptée en termes d'autonomie comme d'exigences techniques.

Faute de solution de remplacement, ils sont donc pris au piège de l'accroissement de leurs charges de mobilité, au même titre que leurs salariés.

C'est pourquoi, il est impératif de renforcer les mesures d'accompagnement de tous les acteurs économiques (ménages et entreprises) qui n'ont pas encore d'autre alternative que l'usage de véhicules thermiques, particulièrement en zone rurale, au risque de fragiliser davantage ces territoires impactés par la désertification commerciale.

À cet égard, rappelons que la revitalisation des centres-villes et centres-bourgs serait un facteur important de limitation des déplacements.

Déclarations des groupes

Il convient également de concevoir, dans les zones de circulation restreinte des grandes villes, des mesures d'application progressive, et même certaines dérogations, afin de préserver les activités professionnelles qui s'y exercent.

Le Groupe de l'Artisanat se réjouit que l'avis ait appelé à la vigilance sur ces questions, en soulignant que l'effort de tous pour une mobilité durable devait s'articuler avec justice économique et sociale.

Par conséquent, il a voté l'avis.

Associations et Mutualité

Comme le rappelle le GIEC dans son dernier rapport et comme le CESE l'affirme lui-même dans sa résolution du 23 octobre, la transition écologique s'impose aujourd'hui à nous comme une urgence absolue. Sa prise en compte et les changements de paradigmes qu'elle induit sont l'affaire de tous, individus comme organisations, publiques comme privées. Nous sommes face au mur et devons agir de manière immédiate et structurelle.

En France, le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre avec 35 % des émissions globales, dont 70 % sont imputables au seul transport routier. Une pollution qui a augmenté de plus de 30 % en vingt ans. Ces chiffres ne laissent aucun doute : agir sur les transports est un levier d'action incontournable pour réussir la transition écologique.

L'enjeu, avec ce projet de loi d'Orientation des mobilités est donc clair : apporter une pierre essentielle, ambitieuse, structurelle, à la lutte contre le dérèglement climatique, tout en ayant le souci de la justice sociale, qui nous oblige à ne laisser personne au bord du chemin de la mobilité.

L'avenir des transports est tout d'abord indissociable de la conversion de notre parc de véhicules, vers un « parc propre ». Le groupe des associations et le groupe de la mutualité partagent l'attention portée dans ce projet d'avis à une définition plus précise de la notion de « véhicule propre ».

Ces véhicules propres, tout comme l'usage du numérique, ne pourront cependant être efficaces que si l'effort d'équipement reste prioritaire et évalué à la hauteur des enjeux. Nous insistons sur la préconisation 21 de cet avis, qui recommande d'investir davantage dans la recherche et le développement sur les énergies vertes et renouvelables, et d'actualiser les besoins en fonction des prévisions de demande et évolutions technologiques.

Ensuite, le changement de paradigme auquel l'urgence écologique nous oblige ne pourra se faire sans les citoyens. L'éducation de tous aux enjeux de la transition écologique et aux efforts que celle-ci réclame est nécessaire, comme le Conseil économique social et environnemental avait pu l'évoquer dans un avis consacré à l'éducation au développement durable. Les associations, et notamment les associations d'éducation populaire, sont d'ores et déjà mobilisées. Aux côtés des mutuelles, elles mènent des actions multiples d'éducation et de promotion des mobilités actives ou partagées. Ces actions doivent être reconnues et soutenues par les pouvoirs publics. De même, les exemples de mobilisation de jeunes en service

civique comme « ambassadeurs du vélo et des mobilités douces » dans plusieurs villes de France sont un bel exemple des initiatives citoyennes à promouvoir.

Engagées en faveur de la mobilité durable, certaines mutuelles d'assurance incitent d'ores et déjà à des comportements responsables en intégrant dans leurs offres d'assurance des critères de performance environnementale pour un véhicule plus propre et plus sûr et en encourageant les pratiques d'auto-partage.

Si l'urgence de la transition écologique doit être le fil rouge de notre politique de mobilité, il nous faut cependant veiller à ne pas faire perdurer, voire amplifier, les fractures territoriales. À ce titre, il est impératif que soit élargie et diversifiée l'offre de transports publics et que les équipements soient modernisés, pour que la mobilité soit effectivement accessible à tous. L'offre de transport collectif doit prendre en compte les diversités sociales et territoriales à travers une politique tarifaire adaptée. La question des aides sociales à la mobilité est clé, notamment pour celles et ceux parmi nos concitoyens qui ne sont pas salariés : étudiants, retraités, demandeurs d'emploi..., et en particulier pour celles et ceux qui vivent dans des territoires avec peu voire pas de transports en commun (nos territoires ruraux et certains de nos quartiers prioritaires urbains, où la desserte en transports publics est plus que limitée...). Les deux groupes attirent ainsi l'attention sur la préconisation n°8 de l'avis, qui recommande la mise en place de mesures pour faciliter la mobilité des personnes rencontrant des difficultés particulières liées à leur situation géographique ou sociale. De la même manière, le développement des péages urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants nous questionne, car il risque de renforcer les inégalités territoriales.

Nos groupes soulignent enfin l'intérêt des démarches d'Évaluation de l'Impact Sanitaire, dites EIS, comme celle initiée par l'ARS Ile-de-France, qui visent à évaluer les conséquences des projets de transports sur la santé des populations et réduire les inégalités de santé. Ce lien entre infrastructures de transport et santé, est aujourd'hui trop rarement pris en compte. Pourtant, cette étude met en évidence les effets environnementaux et sanitaires des projets de transports à court et long terme sur les populations : qualité de l'air, fatigue, surpoids, pathologies respiratoires et cardiovasculaires... Ces démarches EIS doivent donc être encouragées.

Le groupe des associations et le groupe de la mutualité félicitent le travail accompli par le rapporteur et par la section de l'aménagement durable des territoires, qui ont réussi, en un temps très limité, à produire un avis complet et de qualité. C'est pour cela qu'ils ont voté cet avis sans réserve, persuadés qu'il contribuera à impulser une politique de transports à la fois inclusive et à la hauteur des enjeux écologiques. Si ses préconisations sont suivies avec rigueur, il participera à ériger la France en exemple au niveau européen et mondial, entraînant, nous l'espérons, de nombreux pays dans son sillage.

CFDT

La loi d'orientation des mobilités, qui concerne les mobilités routières, ferroviaires et fluviales, à l'exclusion du mode aérien, propose de repenser le cadre des mobilités au-delà des seules politiques de transport, à l'aune des usages et besoins du 21^{ème} siècle et des défis du changement climatique et de la transition énergétique.

La CFDT souscrit à cette ambition et partage pleinement les 3 principes retenus pour cet avis :

Déclarations des groupes

- l'accès pour toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif, sur tout le territoire ;
- la mobilité doit devenir un atout du développement durable ;
- et les choix de futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables même si l'investissement dans la transition environnementale revêt un caractère prioritaire.

N'en doutons pas, cette transformation de nos mobilités bouleverse les habitudes de chaque citoyenne et chaque citoyen, chaque entreprise, chaque territoire, et aussi parfois les intérêts de court ou moyen terme des uns et des autres. Il faudra résoudre à chaque étape les contradictions entre l'intérêt général et les multiples intérêts particuliers.

S'il peut y avoir un accord général sur le principe de ce changement, lorsque l'on arrive aux mesures concrètes, les difficultés reviennent vite.

La CFDT soutient les préconisations de cet avis et veut mettre l'accent sur deux aspects essentiels : l'acceptabilité par tous des efforts nécessaires à accomplir et le financement.

Rien ne pourra se faire sans l'implication la plus large, à toutes les étapes, de tous les acteurs et pour chaque mesure. Faire de la pédagogie ne suffira pas.

Que ce soit dans les territoires avec les usagers, les collectivités, les autorités organisatrices des mobilités et les opérateurs, ou dans les entreprises et les administrations, l'organisation des mobilités devra être concertée, négociée pour emporter l'adhésion de toutes et tous. Il y va de la réalité de la mise en œuvre de ces changements.

Les mobilités et les infrastructures de transport ont un coût important. On peut saluer la stratégie d'investissement de l'Etat dans les systèmes de transports prévue par la loi pour les dix prochaines années. Ce n'était pas le cas dans les schémas nationaux et Lois précédentes. Pour autant nous savons d'ores et déjà que ces financements seront insuffisants.

Outre l'État, les collectivités, les entreprises, les administrations, les usagers, les citoyens devront participer au financement. Cela ne sera acceptable et accepté que si ces financements s'inscrivent dans un cadre juste, proportionné, équitable et transparent.

L'actualité le rappelle fortement.

Les mobilités concernent toutes les citoyennes, tous les citoyens, des plus agiles aux plus fragiles, et doivent être pensées en justice et en équité pour toutes et tous.

La CFDT a voté l'avis.

CFE-CGC

Chaque jour qui passe nous pouvons mesurer les effets négatifs du réchauffement climatique avec les catastrophes naturelles qui s'enchaînent. Il est

donc urgent, pour le groupe CFE-CGC, de prendre des mesures afin de laisser une planète viable aux générations à venir.

Pour que ces mesures soient acceptées de tous, elles doivent être justes, équitables et l'utilisation des fonds recueillis doit être transparente et fléchée exclusivement vers la lutte contre le réchauffement climatique. C'est le sens de la préconisation 3, que notre groupe soutient.

Quelles que soient les mesures envisagées par le gouvernement, elles doivent au préalable faire l'objet de concertation avec les partenaires sociaux. Car comme le souligne la préconisation 2, un dialogue social loyal permet de lutter plus efficacement contre le dumping social.

Pour qu'un changement utile soit au rendez-vous, il est fondamental d'évaluer clairement l'efficacité environnementale de chaque mode de transport. C'est la préconisation 5 de ce projet d'avis.

Pour notre groupe, cela signifie avoir un diagnostic sur l'empreinte environnementale de chaque mode de transport qui parte de sa production et aille jusqu'à son recyclage. Les citoyens doivent avoir accès à cette information afin de pouvoir faire les bons choix dans la durée.

Il est important sur le sujet de la mobilité de ne pas opposer les territoires urbains et ruraux, la métropole et les Outre-mer, mais bien de « raisonner global » tout en apportant une solution locale acceptable par chacun. Nous soutenons donc la préconisation 6 qui propose de créer une plateforme numérique par grande région afin que chacun puisse recevoir des offres de mobilité adaptées à ses besoins en temps réel.

Dans le même esprit, nous soutenons la préconisation 8 qui s'inquiète d'offrir des possibilités de mobilité aux personnes en situation de handicap. Et nous allons au-delà, en tirant la sonnette d'alarme pour ces publics fragiles.

En effet, les nouveaux modes de transport qui apparaissent dans les grandes villes comme les scooters, vélos ou trottinettes en libre-service qui jonchent nos trottoirs de façon totalement anarchique, puisque sans point d'attache précis, génèrent des risques de chute des personnes aveugles ou mal voyantes et compliquent un peu plus leur mobilité...

De même, ces nouveaux modes de transport sont extrêmement accidentogènes et viennent grever le budget de l'Assurance maladie. Une réflexion doit donc être menée sur les lieux de circulation autorisés pour ces nouveaux véhicules, les lieux de parking, les assurances et les équipements de sécurité nécessaires afin de garantir au maximum l'intégrité physique des personnes qui les utilisent, mais aussi celle des piétons.

Enfin au-delà des modes de transport, développer encore plus le télétravail et le coworking permettrait de désengorger des transports en commun, dont il s'agira dans les mois qui viennent de renforcer l'offre, la fiabilité, le respect des horaires, mais également la couverture wifi et la 5G.

Vous l'aurez compris notre groupe a voté cet avis.

Déclarations des groupes

CFTC

Le projet d'avis que nous examinons demandait que notre Assemblée puisse répondre à deux exigences : celle de la rapidité et celle de la clarté.

Exigence de rapidité puisque la saisine gouvernementale, en date du 12 octobre, est ici traitée en moins de cinq semaines.

Exigence de clarté aussi, pour donner, un avis sur un texte organisé en cinq titres, quatorze chapitres, et cinquante-trois articles.

Le groupe de la CFTC rend hommage au travail du rapporteur, de la présidente et de l'équipe de la section.

Le thème des mobilités est important pour notre pays, qui entend réduire les fractures économiques, sociales et environnementales qui peuvent naître d'une prise en compte insuffisante des besoins de nos concitoyens habitant les villes, les périphéries ou les territoires ruraux.

La CFTC approuve l'ensemble des 34 préconisations émises dans le projet d'avis, judicieusement élaborées à partir des trois principes retenus :

- L'utilisation des nouvelles technologies (et l'apprentissage que l'on doit faire de ces nouvelles technologies) donne la perspective de voir l'accès à une mobilité durable devenir un droit effectif pour tous, sur tout le territoire ;
- La mobilité doit-et-peut- devenir un atout du développement durable ;
- Le choix des futures infrastructures doivent-et-peuvent-intégrer des budgets atteignables.

La mise en œuvre de ces trois principes commence par l'amélioration de la gouvernance des mobilités. Aujourd'hui, 80% du territoire (soit 19 millions de personnes) ne sont pas couverts par une autorité organisatrice de mobilité (AOM).

La première recommandation (installer partout des AOM) ordonne fortement les recommandations suivantes.

La recherche d'une convergence européenne dans la gouvernance des mobilités (préconisation 10 et suivantes) s'inscrit dans la même logique.

Les choix financiers et fiscaux sont délicats. La CFTC appuie le projet d'avis et partage ses réserves sur l'idée d'un péage urbain, qui renforcerait les inégalités sociales et territoriales.

Elle approuve pareillement (préconisation 34) les mesures de conservation du domaine public ferroviaire et les possibilités de report modal vers le fluvial.

Le groupe de la CFTC a voté l'avis.

CGT

La mondialisation a accéléré les échanges des biens et des personnes, les besoins en transports se sont considérablement développés au moment où nous est posé le défi climatique. Les politiques des transports sont au cœur de la stratégie des

gouvernants, des multinationales. Les orientations prises ces dernières années au niveau européen, français notamment conduisent à une libéralisation de tout le secteur et la généralisation du low-cost au cœur d'un terrible dumping social.

La réforme dogmatique, imposée à la SnCF en est une illustration flagrante, faisant fi de l'intérêt général et d'un aménagement équilibré et solidaire du territoire. On en mesure les premiers effets, avec la fermeture de petites lignes, de guichets, de gares, et une explosion des prix de certains billets, en contradiction avec les enjeux liés au réchauffement climatique. Ni les Assises de la mobilité, ni le projet de Loi d'orientation ne répondent aux enjeux auxquels nous sommes confrontés en matière de réponses aux besoins. Le gouvernement a décidé d'évacuer plusieurs questions au sein de la loi. C'est le cas du transport aérien, maritime, du fret, de la logistique et des questions ferroviaires.

Le renvoi systématique à l'individu est récurrent, et les solutions proposées relèvent souvent d'une adaptation au routier. Alors que depuis 3 ans les émissions de gaz à effet de serre du transport sont en hausse à cause justement du transport routier, et le choix de maintenir actuellement des prix démesurés des carburants pesant sur tous les citoyens sans discernement, est injuste et engendre des réactions exaspérées.

Il est nécessaire pourtant de répondre aux impératifs de justices sociales et environnementales en même temps, pour gagner un véritable report modal, vers des modes alternatifs. On retrouve la logique présidentielle: déréglementer, libéraliser, individualiser.

Au moment où les phénomènes de métropolisation concentrent les populations et les activités, créant de forts déséquilibres sur fond de concurrence entre territoires, s'occuper de tout le territoire est essentiel. La responsabilité de l'Etat de pousser à la libéralisation des transports et ses désengagements continus ont conduit à un sous-investissement chronique des infrastructures source de situations alarmantes pour le quotidien et la sécurité des usagers et la cohésion de réseaux nationaux.

L'Etat doit se réengager et nécessitent résolument d'autres choix, en satisfaisant l'intérêt général, à partir de services publics de haut niveau, solidaires, non soumis aux logiques du marché et de la rentabilité financière, associant complémentarité des acteurs et contrôle public. L'avis a essayé de préconiser, des solutions soutenant une justice économique et sociale renforcée, réduisant les risques de dumping social, de fractures territoriales, en essayant de répondre aux défis environnementaux.

Un travail sérieux, louable, mais compte tenu du contexte dans lequel a été élaborée la loi, la CGT s'est abstenue.

CGT-FO

Nous tenons tout d'abord à remercier le rapporteur et l'équipe administrative pour la qualité du travail effectué dans un temps plus que contraint. Le sujet des mobilités prend une importance particulière quand on sait à quel point il structure la vie dans nos territoires et reflète les choix des politiques d'aménagement des territoires qui s'inscrivent de moins en moins dans le principe d'égalité qui fonde notre république. Nous sommes en accord avec plusieurs des constats posés par le projet de loi et devons agir au plus vite pour que l'ensemble du territoire soit desservi par un réseau de transport qui réponde aux besoins de nos concitoyens. Nous ne pouvons plus laisser 80 % du territoire où vivent plus de 20 millions de personnes sans aucune

Déclarations des groupes

collectivité publique chargée d'organiser les mobilités. L'objectif d'assurer cette couverture sur l'ensemble du territoire en 2020 nous paraît essentiel.

Nous pensons que le secteur de la mobilité doit s'inscrire dans les transformations sociales et technologiques en cours, intégrer l'objectif de lutte contre les pollutions et combattre les inégalités sociales liées aux mobilités. Si nous nous interrogeons sur la transformation du droit au transport en droit à la mobilité (article 1er) pour nous le droit au transport doit demeurer la base autour de laquelle viendrait se greffer les nouvelles mobilités ; c'est pourquoi il est important pour nous, comme recommandé dans la première préconisation du CESE, de prendre toutes les dispositions pour que ce droit à la mobilité soit un droit effectif. Nous craignons en effet de nous retrouver dans une forme de mobilité subie qui renverrait sur chaque citoyen la responsabilité de bricoler son propre système de mobilité à partir des possibilités disponibles sur son territoire. On pourrait par exemple considérer que ce droit à la mobilité est assuré dès lors qu'un bourg ou un village sont traversés par une piste cyclable et que les habitants peuvent accéder à une plateforme de covoiturage ou d'autopartage.

Nous mesurons les avantages des mobilités actives et partagées en termes écologique, économique et de sociabilité mais elles peuvent difficilement remplacer un service de transport public car en plus de la difficulté à synchroniser les besoins pour couvrir toutes les demandes de déplacements elles peuvent être plus vulnérables aux aléas climatiques, comme dans le cas des déplacements à pieds ou à vélo.

Pour le groupe FO, les politiques publiques doivent certes accompagner et encourager les nouvelles formes de mobilités mais sans pour autant se dédouaner de la responsabilité d'assurer un service de transport public qui maille l'ensemble du territoire. Dans une phrase qui lui est attribuée, Albert Einstein disait « *La théorie, c'est quand on sait tout et que rien ne fonctionne. La pratique, c'est quand tout fonctionne et que personne ne sait pourquoi. Ici, nous avons réuni théorie et pratique : rien ne fonctionne... et personne ne sait pourquoi !* ». Alors soyons prudents car à trop vouloir s'appuyer sur les pratiques de partage et les nouvelles mobilités pour en faire un système de mobilité on risque de casser les services de transport publics existants et renforcer encore plus les fractures en cours.

Le groupe FO a voté en faveur de cet avis car globalement ses préconisations vont le sens d'une meilleure prise en compte des besoins des populations et d'un encadrement des offres de mobilité proposées par les plateformes numériques.

Coopération

En premier lieu, nous souhaitons souligner le manque de temps auquel a dû faire face la section de l'Aménagement Durable des Territoires pour l'étude de cette saisine. Celle-ci aurait mérité un examen plus approfondi car il s'agit d'un sujet majeur pour les citoyens et les territoires.

Favoriser la mobilité, c'est en effet prendre en compte la diversité de nos territoires, et ne pas oublier que pour des citoyens des zones urbaines ou rurales les plus éloignées, la mobilité a un coût et se heurte à de nombreux obstacles en termes de desserte de transports, d'accès au logement et à l'emploi. Or, le développement

durable et solidaire de nos territoires ne pourra reposer que sur une meilleure accessibilité de tous aux services, aux loisirs, à la culture et au travail.

Parce qu'elles sont actrices sur ces territoires, les coopératives sont particulièrement attentives à ces enjeux de mobilité et des conditions dans lesquelles elle s'exerce.

Parmi les préconisations de cet avis, le groupe de la coopération est très attaché à la nécessité de ne pas laisser de territoire en carence d'AOM, et à la définition de normes sociales communes dans tout le secteur. C'est pourquoi le groupe soutient la préconisation qui s'oppose à exonérer de requalification en salariat les plate-formes de mise en relation qui éditeraient une charte.

Mais la gouvernance des innovations est tout autant essentielle pour associer davantage les usagers et les acteurs des nouvelles mobilités, non seulement dans les phases de concertation, mais aussi dans les modèles économiques et sociaux des réponses apportées.

Ainsi, comme le souligne le projet d'avis, les sociétés coopératives (Scop ou Scic) permettant d'associer les salariés, mais également les collectivités locales et les usagers, sont particulièrement adaptées pour proposer des solutions de transport adaptées à chacun dans l'intérêt collectif, à l'image de la Scic Citiz, un des leaders français de l'autopartage.

Pour conclure, l'enjeu de la mobilité est essentiel aujourd'hui et le gouvernement se doit d'y répondre de manière concertée, équilibrée et raisonnée.

Le groupe de la coopération remercie le rapporteur et l'ensemble de la section pour le travail effectué et a voté en faveur de l'avis.

Entreprises

Le CESE se prononce aujourd'hui sur un projet de loi qui affecte tant les entreprises que les citoyens, et qui entend prendre en compte la dimension environnementale et énergétique. Les enjeux sont cruciaux et cet avis retient trois grands principes, compte tenu de l'ampleur des défis à relever par notre société en matière de mobilité :

- offrir à tous un droit effectif à la mobilité sur tout le territoire ;
- relever le défi de la transition énergétique car la mobilité doit devenir un atout du développement durable ;
- aligner choix des futures infrastructures et perspectives budgétaires atteignables.

Pour y parvenir, ce projet de loi apporte des réponses nouvelles. Il s'agit de :

- moderniser le cadre administratif et réduire les fractures sociales et territoriales ;
- libérer les innovations au service de la mobilité ;
- « Décarboner » le transport ;
- assurer une programmation soutenable des infrastructures.

Face à ces ambitions vertueuses, le groupe des entreprises souhaite attirer l'attention sur un point de vigilance qui conditionne une mise en œuvre efficace de ce texte. Rappelons que les entreprises financent entre 35%, en territoire, et 45%, en Île-de-France, des dépenses en transport public. Ce sont des acteurs majeurs de la

Déclarations des groupes

mobilité, tout autant concernés par le défi climatique. Une consultation systématique des représentants des entreprises doit donc être envisagée avant toutes décisions ayant trait au financement, en particulier en cas de modification du taux du versement transport ou de mise en place de péages urbains pour éviter d'obérer leur compétitivité.

Il faut un partage raisonné des contributions des citoyens, des entreprises et de tous les acteurs concernés à la mise en œuvre de la Loi d'orientation des mobilités (la LOM), car le financement de la programmation des investissements dans les transports est essentiel.

Si le groupe des entreprises salue la volonté de programmer les infrastructures de façon soutenable dans le temps, reste entière la question des ressources pérennes supplémentaires à affecter à l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF), alors même que la réponse apportée par la LOM reste un peu en deçà de la préconisation du scénario médian retenu par le Conseil d'orientation des infrastructures.

Afin de garantir un suivi et la sincérité de la trajectoire d'investissements en infrastructures utiles pour tous nos concitoyens, le CESE préconise très opportunément de renforcer le rôle du Conseil d'orientation des infrastructures, en prévoyant notamment une clause de revoyure à mi-parcours de la programmation. Le CESE devra suivre avec attention les mutations majeures dans le domaine des mobilités qui soulèvent des questions essentielles pour l'avenir.

Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe des Entreprises vote favorablement.

Environnement et nature

Il s'agit ici pour le CESE de critiquer un texte de loi, limité dans ses moyens et dans ses objectifs. Comment sortir des hydrocarbures fossiles, et vite ? Comment faire en sorte que la mobilité ne contribue plus à émettre des polluants inacceptables, responsables de dizaines de milliers de morts par an ? Comment accompagner tous nos concitoyens dans la transition ? Un tableau de bord, publié par les ONG sur les différentes versions du projet de loi, suggère que le texte -en l'état- ne propose que le tiers des mesures et moyens nécessaires pour respecter l'Accord de Paris et aller vers la neutralité carbone en vingt à trente ans. La bouteille n'est certes pas vide, mais en quelque sorte, à moitié pleine.

Le défi a cependant été relevé dans l'avis, c'est pourquoi le groupe environnement et nature votera le texte.

L'avis pointe ainsi à juste titre les déficits de concertation dans les projets et les mises en œuvre des politiques transports.

Le texte suggère de préférer la contrainte réglementaire pour limiter les véhicules polluants et émetteurs -notamment en ville- plutôt que les solutions de type péage urbain.

Enfin il est souligné le bricolage et le flou dans les politiques programmatiques publiques d'investissements, et le désengagement récurrent de l'état, notamment en matière de transport ferroviaire, au détriment des collectivités locales.

Ainsi, sur le programme d'investissement de l'État dans les transports, objet d'un rapport annexe au projet de loi : Nous observons la superposition problématique de propositions successives, pas toujours cohérentes entre elles, et cela soulève un vrai problème de continuité du pilotage public. En l'état, ce rapport annexe ne peut se substituer à un véritable schéma national de programmation chiffré, promis par la loi Grenelle, et que nous attendons toujours.

En outre, notre groupe est très réservé face à l'idée d'affecter une part de la TICPE au soutien à l'agence de financement des infrastructures des transports: sans doute aurait-on évité bien des désagréments en affectant clairement cette fiscalité aux mesures d'accompagnement et à la transition écologique. La mobilisation et les blocages prévus ce samedi montrent la sensibilité du sujet.

C'est la loi du genre lorsque le CESE est saisi pour avis d'un projet législatif. La discussion reste incomplète faute d'un temps d'échange plus long. Nos débats auraient pu ainsi s'élargir encore sur le potentiel important des modes actifs de transport (vélo, marche à pied), enfin pris en compte dans la loi. De même, l'avis n'a pas beaucoup insisté sur le rôle central des métropoles dans la transformation en cours. Les grandes agglomérations ont à la fois un intérêt fort dans la dépollution de l'air, elles hébergent les entreprises et les modèles économiques innovants. Elles ont surtout les moyens et parfois la volonté politique de restreindre l'automobile, seul moyen pour assurer le report modal entre les transports motorisés et les modes actifs de transport.

Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse

Au-delà des mots et de la communication massive autour des gilets jaunes, la manifestation du 17 Novembre prochain pose une vraie question de société : la place de l'énergie, de la mobilité dans notre monde actuel et de demain et la question de la justice sociale. Pour le groupe des organisations étudiantes et mouvements de jeunesse, cette manifestation et son traitement médiatique montrent notre incapacité collective à penser l'énergie et la mobilité à long terme. Après deux marches pour le climat, la sortie du rapport du GIEC et les nombreux travaux du CESE, le bilan est clair : nous n'arrivons pas à construire un nouveau modèle, nous sommes coincés entre des solutions inefficaces qui ne permettent ni la mobilité ni l'inclusion de toutes et tous, ni la transition écologique.

Qui est impacté par cette incapacité à trouver des solutions collectives ? Trop souvent les mêmes, ceux qui supportent déjà de nombreuses difficultés et sont privés de choix à cause de freins économiques, culturels et spatiaux. Ces personnes, ce sont souvent les couches les plus précaires de notre société et notamment les jeunes. L'avis Place des jeunes dans les territoires ruraux avait montré que 32 % des jeunes ruraux n'avaient pu se rendre à un entretien lié à l'emploi faute de transport. La même problématique se pose pour les jeunes en zones périurbaines, où les systèmes de transports sont concentrés autour de la métropole sans permettre une mobilité souple.

Déclarations des groupes

Pour illustrer notre difficulté à construire ce nouveau modèle, nous souhaitons soulever plusieurs points.

Il nous faut saluer ici les récentes annonces gouvernementales concernant le fait de rendre accessible le permis de conduire qui reprennent une préconisation du CESE et montrent l'intérêt que porte l'exécutif à la question de la mobilité. Mais dans le même temps, le Gouvernement réduit des dessertes de train rendant impossible par exemple un aller-retour Argenton sur Creuse - Paris sur la journée et oblige les usagers à parcourir maintenant 60km supplémentaires dans leur voiture individuelle.

Concernant le projet de loi et l'avis que nous rendons aujourd'hui, il nous faut garder en tête cet impératif de transformation de notre modèle. Viennent alors trois remarques.

Premièrement, il faut saluer la volonté d'organiser le secteur, c'est à dire faire exister sur tous les territoires des Autorités organisatrices de la mobilité, le développement de programmes de mobilités et l'encadrement des données

De plus, il faut reconnaître la volonté de développer les véhicules propres, les déplacements en vélo et le transport fluvial.

Reste qu'après la lecture de la loi perdure le sentiment que nous ne sommes pas à la hauteur. Rien pour s'assurer que les flottes de véhicules soient propres dans quelques années, rien sur le transport routier, rien sur l'aviation, rien ou presque sur le ferroviaire si ce n'est pour en faire des voies vertes. Le CESE pointe ces manques bien que nous aurions pu aller plus loin.

La question des moyens est elle aussi peu prise en compte dans la loi, et nous l'avons pointé dans l'avis.

Nous regrettons qu'une grande partie des ressources de la TICPE soient allouées au budget général de l'État, plutôt que d'être fléchées directement vers des pratiques de changements des usages, pour au moins deux raisons. La première par souci de lisibilité auprès des citoyen.nes, la deuxième par souci d'efficacité. En effet, même si le budget général de l'Etat permet le financement de la prime à la transition des véhicules, ce fonctionnement ne permet pas une sanctuarisation des fonds. Il nous paraît primordial d'inscrire les moyens pour la transition dans le cadre d'une réforme fiscale plus globale et plus juste socialement pour qu'elle ne repose pas uniquement sur les plus précaires et les particuliers. C'est de cette réalité que vient pour beaucoup le mécontentement et notre incapacité à nous engager dans un projet dont on ne perçoit pas la capacité à construire le monde de demain.

Le groupe a voté cet avis.

Outre-mer

L'ambition du projet de loi sur les mobilités intéresse spécialement les Outre-mer où ses dispositions ont vocation à s'appliquer dans le respect des différents statuts.

De fait, en raison de l'éloignement, la mobilité externe est pour les ultramarins une question cruciale. La question des transports à l'intérieur des territoires l'est tout autant.

A cet égard, alors que l'Hexagone a bénéficié de l'effort de reconstruction et de modernisation d'après-guerre, les politiques publiques ont longtemps insuffisamment traité la question des mobilités outre-mer.

Aussi bien, dans nos territoires marqués par des retards de développement et des taux de pauvreté importants, le choix prépondérant du « tout voiture » fait-il des dégâts considérables.

Des congestions routières récurrentes y accroissent les pollutions, entravent le développement économique et aggravent les inégalités sociales et territoriales.

Cependant, si le projet de loi comporte un chapitre intitulé « Mesures spécifiques pour les outre-mer », son article unique ne porte que sur des adaptations nominales.

Par ailleurs, le rapport annexe présente une programmation pluriannuelle des investissements de l'Etat en matière de mobilité pour l'ensemble de la Nation, mais la part allouée aux Outre-mer n'est pas précisée et se trouve renvoyée aux contrats de plan Etat-Région et/ou aux contrats de convergence.

Le groupe de l'Outre-mer considère que le présent projet de loi devrait être l'occasion d'engager une programmation de la part de l'Etat dans le développement des mobilités Outre-mer, permettant ainsi d'avancer sur les engagements et objectifs fixés en matière de mobilité par le Livre Bleu Outre-mer, présenté par le Président de la République.

Le groupe de l'Outre-mer a voté l'avis.

Personnalités qualifiées

Jean-Louis Cabrespines : « Une dépêche de France-info du 12 novembre : « ... En ces temps de hausse du prix des carburants, la suppression ou suspension des petites lignes ferroviaires passe mal dans les Vosges.

C'est ce qu'ont constaté, ce lundi 12 novembre, les agents de la S.N.C.F. venus informer les usagers de la ligne Épinal/Saint-Dié-des-Vosges du nouveau dispositif qui sera mis en place à partir du 23 décembre prochain.

Aujourd'hui 5 trains, demain 15 bus. »

Voilà un exemple de la réalité de l'inégalité entre les territoires et les difficultés rencontrées par ceux qui y vivent.

Quelle logique y a-t-il entre une loi qui se veut régulatrice au nom de principes honorables et nécessaires (le développement durable) et les pratiques de ceux censés aider à trouver des réponses de transport pour tous ?

L'avis qui nous a été présenté, produit en temps contraint court, a pu être travaillé en « temps masqué », grâce à l'anticipation de notre présidente et de notre rapporteur, pour arriver à donner des éléments qui, espérons-le, seront pris en compte et pour s'extraire d'une actualité qui aurait pu polluer les travaux de notre section. Merci à tous pour la qualité du travail et des échanges.

Une question est au centre de l'interrogation de la loi sur les mobilités : quelle approche globale devons-nous mettre en œuvre pour construire une offre de mobilité qui tienne compte à la fois des choix de vie (volontaires ou non), des contraintes territoriales, de la prise en compte du développement durable, de solidarités plus ou moins réelles ?

Déclarations des groupes

Vivre en milieu rural ou en périphérie des centres urbains desservis par une offre de transport importante (métro, bus, taxis, « uber », vélos, trottinettes, ...) constitue une exclusion supplémentaire, particulièrement quand l'obligation de vivre loin de la ville tient aux coûts liés à l'hébergement. Les déplacements représentent alors une part importante du budget des ménages, de ceux qui « roulent au diesel et qui clopent ».

Nous ne devons donc pas opposer urbain et rural, mais nous constatons qu'il est plus difficile de se déplacer quand on habite dans certains quartiers ou des zones éloignées des villes, moins desservis car n'ayant pas une zone de chalandise suffisante pouvant intéresser les transporteurs, les institutions ou les financeurs.

Cet avis, émis dans le cadre rigide d'un projet de loi, n'a donc pas la possibilité d'analyser les multiples interactions qui permettraient de prendre en compte tous les éléments expliquant des situations souvent très complexes et pour lesquelles une loi ne peut suffire.

Si nous avons voulu être complets et souligner le lien entre les questions de mobilité et la vie quotidienne de chacun, nous aurions pu parler :

- de la disparition des services publics qui entraînent pour les ruraux des déplacements supplémentaires ;
- des moindres solidarités dans les villages ;
- des inégalités d'accès aux pratiques culturelles, sportives ;
- des difficultés de certains à se rendre quotidiennement au travail en raison d'une couverture insuffisante de moyens de déplacement.

Cet avis est incomplet si nous traitons de la question de la mobilité liée à la question de l'aménagement du territoire ; et ce ne sont pas les solutions nées ou à naître du numérique qui pourront apporter les réponses pour tous. L'Institut CSA souligne que 23% des personnes souffrent « d'illectronisme » et ne sont « pas à l'aise avec le numérique ». L'utilisation du numérique ne fera qu'accroître le fossé entre ceux qui peuvent et ceux qui ne peuvent pas, ceux qui savent et ceux qui ne savent pas.

Malgré l'impression d'incomplétude, et parce que l'avis répond à la commande, je le voterai. »

Professions libérales

Qui ne s'est jamais plaint du temps passé dans les embouteillages ou des transports en commun bondés, des routes mal entretenues, des difficultés à aller rejoindre tel service public en zone rurale, sans parler du coût des transports dont celui du carburant qui, en progression constante, exacerbe le sentiment d'injustice.

Les professions libérales, en contact régulier avec la population, connaissent l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne des Français et des effets induits sur leur santé.

Outre qu'ils aggravent les états de stress, les transports contribuent largement, d'une part, à la pollution de l'air, responsable de plus de 500 000 morts par an en Europe et, d'autre part, au réchauffement climatique.

Pour sauvegarder et protéger notre environnement, nous sommes tous conscients que nous allons devoir changer nos comportements et nos habitudes.

Qu'elle soit contrainte ou espace de liberté, la mobilité est indispensable à tous.

Les nouvelles technologies, les futures innovations, le numérique vont apporter demain de nouvelles opportunités, alternatives, disruptives, plus individualisées, plus partagées, mais aussi plus respectueuses de l'environnement.

Mais en aurons-nous tous la possibilité et les moyens ? Sommes-nous tous prêts à apporter notre éco-participation alors que nous avons déjà le sentiment d'être surtaxés ?

Il nous faudra pourtant bien continuer à nous déplacer pour aller travailler, étudier ou consommer dans des villes perméables et accessibles à tous.

Même s'il convient de lutter contre l'étalement urbain et encourager la densification, notamment autour des pôles d'intermodalité, nous ne pouvons laisser de côté les territoires ruraux éloignés au risque d'arrêter de faire battre le cœur de nos campagnes.

L'ensemble des citoyens doivent pouvoir continuer à se déplacer librement sur tout le territoire pour aller à la rencontre de leur famille, et les professionnels (PL ou artisans) à la rencontre de leurs clients ou leurs patients.

L'avis, rappellent que la question des mobilités doit être traitée avec comme objectif prioritaire la réduction de la fracture entre les territoires en apportant des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux et issues d'une concertation territoriale élargie.

L'avis, souligne aussi que les taxations sont des instruments efficaces de développement durable si elles sont justes, proportionnées et équitables.

L'effort fiscal écologique demandé à tous, sera d'autant plus acceptable qu'il sera juste, transparent dans les affectations et fléché, afin que le citoyen puisse en voir les effets.

Le groupe des professions libérales remercie le rapporteur, pour la qualité de son travail dans un délai très contraint et a voté l'avis.

UNAF

Les trois principes qui ont guidé l'avis sur l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités sont soutenus par le Groupe de l'UNAF :

- l'accès pour tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif, sur tout le territoire. Les familles vivant dans les territoires ruraux doivent dès lors faire l'objet d'une attention particulière, d'un accompagnement, d'une aide car actuellement leur seul moyen de déplacement est bien la voiture ;
- les nouvelles formes de mobilité doivent devenir un facteur essentiel du développement durable ;
- le choix des futures infrastructures doit intégrer des objectifs budgétaires atteignables.

Déclarations des groupes

L'avis est riche de 34 préconisations et balaie l'avant-projet de loi dans son intégralité. Le groupe de l'UNAF tient à se limiter à certaines d'entre elles, intéressant le quotidien des familles vivant dans tous les territoires.

La préconisation n°22 s'intéresse à la question des péages urbains. Le Groupe de l'UNAF s'oppose à cette mise en place. Ce sont clairement les familles vivant en territoires périurbains ou ruraux qui seront les premières pénalisées par ces péages.

La préconisation n°18, qui recommande de faciliter au maximum l'usage des mobilités actives pour les déplacements du quotidien, doit voir rapidement sa mise en œuvre effective. Rappelons que 58% des actifs font en voiture un trajet domicile-travail inférieur à 1km. Comme nous l'avons déjà dit pour l'avis sur la qualité de l'habitat en avril 2017, cette thématique est importante aussi bien pour la santé que pour l'environnement. L'UNAF s'est engagée depuis plusieurs années dans le plan vélo et marche. L'urbanisme doit redonner une place aux piétons et aux cyclistes et sécuriser leurs parcours.

La préconisation n°23 se positionne en faveur d'un fléchage de la TICPE vers la mobilité et, pour chaque mode de transport, la prise en compte des coûts externes supportés au final par les contribuables. En effet, si l'augmentation de la TICPE est perçue légitimement comme pesant sur le pouvoir d'achat, une transparence sur son affectation à des projets de mobilité bénéficiant aux familles pourrait en améliorer l'acceptabilité.

Enfin la conjugaison des préconisations n°26 et n°27 est un impératif pour apprécier la nécessité de toute nouvelle infrastructure majeure. Ces projets doivent tenir compte des bénéfices attendus sur l'économie des territoires concernés, sur la réduction des inégalités sociales ou bien encore sur la sécurité et l'environnement. Pour mener à bien ces projets, cela passe par une plus large concertation le plus en amont possible de tous les acteurs et des citoyens permettant aussi d'éviter des recouvrements de projets.

Le groupe de l'UNAF a voté l'avis.

UNSA

Le sujet des mobilités va bien au-delà des questions de gestion de flux de personnes ou de marchandises, de modes de transports soient-ils « doux » ou ferrés, de périmètres de compétences institutionnelle ou opérationnelle et de technicité ! Étudier les mobilités c'est rendre un territoire vivant, donner chair à des échanges économiques, sociaux, culturels, tous ces influx qui déjouent nos modèles économétriques et c'est tant mieux !

Réfléchir aux flux de déplacement c'est rentrer dans :

- la géographie des espaces ;
- l'histoire des coopérations entre territoires et l'évolution de l'activité économique ;
- l'impact des stratégies de politiques publiques, militaire, institutionnelle via les phases de déconcentration, décentralisation, segmentation fonctionnelles des instances sur l'implantation des équipements publics ;

- les politiques d'aménagement et le choix d'organiser ou pas les implantations des résidences et des lieux d'activités économiques en cohérence avec les transports et de contraindre des usages de sols ou de lieu ;
- et c'est aussi de la sociologie urbaine : les ségrégations spatiales, l'impact de l'étalement urbain avec des concentrations toujours plus étendue de zones de bureaux, le poids du logement et du transport dans le budget des ménages, les risques de désertification de zones rurales...

Et plus encore aujourd'hui, c'est intégrer dans notre quotidien l'urgence climatique, les préoccupations de santé publique liées à la pollution, à l'accidentologie et à l'impact du stress liés aux déplacements, et considérer à sa juste place la nécessité de réduire les inégalités territoriales et sociales.

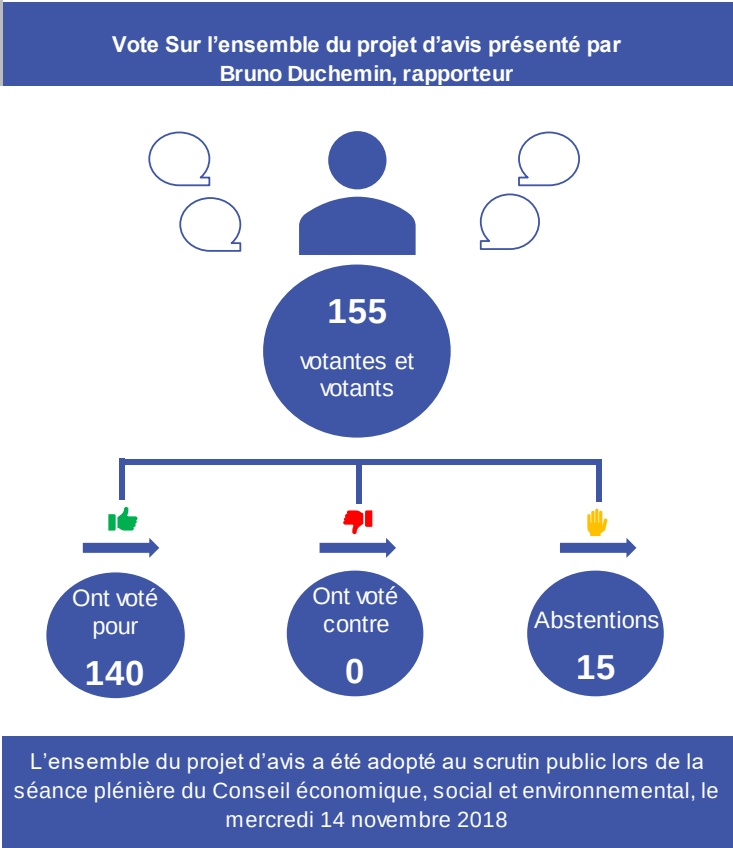
On ne peut s'extraire de ces interdépendances. S'éviter l'épineuse question d'un consensus collectif sur ce qui relève de l'indispensable, de l'utile ou du confort, de la responsabilité de chacun des acteurs ne nous permet pas de traiter les questions de choix de services, de la répartition des coûts et de la création de valeur en toute intelligence !

Les assises de la Mobilité annonçaient la promesse d'un renouveau de l'État stratège, d'une clarification des rôles, des compétences et des responsabilités des acteurs et d'une visibilité économique pluriannuelle inscrite sur le long terme ! Alors, oui, nous avons un projet de loi qui établit des principes généraux d'organisation des Mobilités. Mais il s'avance sur des secteurs aussi divers que les délégations de lignes ferroviaires urbaines, la gestion des DATA issus des plateformes et même l'usage des trottinettes ! Et tout cela est posé sans pour autant en clarifier véritablement les intentions et objectifs finaux, compte tenu de l'importance laissée aux ordonnances à venir.

Nous attendons des garanties sur les financements, sur une vraie réflexion concernant la juste contribution entre niveaux institutionnels et agents économiques, sur la participation des générateurs de déplacement suivant la nature de leurs impacts.

L'UNSA salue la qualité du travail de la section et adhère aux préconisations.

À ce titre, l'UNSA a voté l'avis.



Pour : 140

Agriculture	Mme Beliard, MM. Bernard, Cochonneau, Mme Cottier, MM. Coué,Dagès, Mme Dutoit, MM. Ferey, Lainé, Roguet, Mme Valentin, M. Verger.
Artisanat	Mme Amoros, M. Crouzet, Mme Foucher, M. Le Lann, Mmes Marteau, Sahuét, Teyssedre.
Associations	MM. Deschamps, Jahshan, Mmes Lalu, Martel, Sauvageot, M. Serres, Mme Trelleu-Kane.
CFDT	M. Blanc, Mme Blancard, M. Cadart, Mmes Canieux, Duboc, M. Duchemin, Mme Esch, M. Gillier, Mmes Houbairi, Nathan, M. Nau, Mme Pajeres y Sanchez, MM. Ritzenthaler, Saint-Aubin.

<i>CFE-CGC</i>	M. Artero, Mmes Biarnaux-Roche, Couvert, M. Dos Santos, Mme Roche.
<i>CFTC</i>	Mmes Coton, Lecerf, Roger, M. Thouvenel.
<i>CGT-FO</i>	Mmes Brugère, Desiano, MM. Kottelat, Pérès.
<i>Coopération</i>	M. Argueyrolles, Mme Blin, MM. Grison, Lenancker, Mme L'excellent.
<i>Entreprises</i>	Mmes Boidin Dubrule, Castéra, MM. Cavagné, Cordesse, Mmes Couderc, Duhamel, M. Dutruc, Mme Escandon, MM. Gailly, Gardinal, Grivot, Guillaume, Mme Ingelaere, MM. Pfister, Pottier, Mmes Prévot-Madère, Roy, Tissot-Colle.
<i>Environnement et nature</i>	MM. Abel, Badré, Mme de Béthencourt, MM. Bonduelle, Bougrain Dubourg, Compain, Mmes Denier-Pasquier, Ducroux, M. Genty, Mmes Martinie-Cousty, Popelin.
<i>Mutualité</i>	M. Caniard, Mme Vion.
<i>Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse</i>	MM. Blanchet, Coly, Mme Delair, M. Dulin, Mme Weber.
<i>Outre-mer</i>	MM. Antoinette, Cambray, Rivière, Togna.
<i>Personnalités qualifiées</i>	MM. Adom'Megaa, Amsalem, Aschieri, Mme Autissier, MM. Bennahmias, Bontems, Bussy, Cabrespines, Mmes Castaigne, Claveirole, Collin, Djouadi, MM. Duval, Eledjam, Mmes Gibault, Goujon, Grard, MM. Grosset, Guglielmi, Mme Hurtis, MM. Joseph, Jouzel, Keller, Mme Léoni, MM. Molinoz, Pilliard, Roustan, Mmes Trostiansky, Verdier-Naves.
<i>Professions libérales</i>	MM. Chassang, Lafont, Mme Riquier-Sauvage.
<i>UNAF</i>	Mme Blanc, M. Chrétien, Mmes Gariel, Koné, MM. Marmier, Renard, Tranchand.
<i>UNSA</i>	Mme Arav, M. Chevalier, Mme Vignau.

Abstentions : 15

<i>CGT</i>	Mme Chay, MM. Dru, Fourier, Fournel, Mmes Gallet, Garreta, Lamontagne, Lejeune, Manière, MM. Naton, Teskouk.
<i>Personnalités qualifiées</i>	Mmes Adam, Le Floc'h, M. Pasquier, Mme Sehier.

Annexes

N°1 COMPOSITION DE LA SECTION DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE DES TERRITOIRES À LA DATE DU VOTE

✓ Présidente : Eveline DUHAMEL
✓ Vice-présidents : Isabelle ROUDIL et Yann LASNIER
☐ Agriculture
✓ Josiane BÉLIARD
✓ Jean-Yves DAGÈS
✓ Christine VALENTIN
☐ Artisanat
✓ Joël FOURNY
☐ Associations
✓ Yann LASNIER
✓ Marie TRELLU-KANE
☐ CFDT
✓ Bruno DUCHEMIN
✓ Marie-Odile ESCH
✓ Michèle NATHAN
☐ CFTC
✓ Bernard VIVIER
☐ CGT
✓ Gilles FOURNEL
☐ CGT-FO
✓ Yves KOTTELAT
☐ Coopération
✓ Isabelle ROUDIL
☐ Entreprises
✓ Bruno CAVAGNÉ
✓ Jacques CHANUT
✓ Eveline DUHAMEL
✓ Philippe GUILLAUME

☐ Environnement et nature

- ✓ Antoine BONDUELLE
- ✓ Hervé LE BOULER-LE QUILLEC

☐ Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse

- ✓ Bertrand COLY

☐ Outre-mer

- ✓ Inès BOUCHAUT-CHOISY
- ✓ Christian VERNAUDON

☐ Personnalités qualifiées

- ✓ Jacky BONTEMS
- ✓ Jean-Louis CABRESPINES
- ✓ Patrick MOLINOZ
- ✓ Claude ROUSTAN
- ✓ Olga TROSTIANSKY
- ✓ Régis WAGNIER

☐ Professions libérales

- ✓ Dominique RIQUIER-SAUVAGE

☐ UNAF

- ✓ Alain FERETTI

☐ Personnalités associées

- ✓ Elsa BOUNEAU
- ✓ Marie CERVETTI
- ✓ Stéphane DELPEYRAT-VINCENT
- ✓ Patrick DOUTRELIGNE
- ✓ Estelle FORGET
- ✓ Jean-Yves MANO
- ✓ Eléonore SLAMA

N°2 LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Afin de parfaire son information, la section a entendu :

✓ **M. Marc Papinutti**

directeur du cabinet de Mme Elisabeth Borne, ministre déléguée auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports, accompagné de M. Deniz Boy, coordonnateur des assises de la Mobilité et du projet de loi d'orientation des mobilités, et de M. Nicolas D'arco, chef de projet « nouvelles mobilités » ;

✓ **M. Bruno Cavagné**

membre de la section, vice-président du Conseil d'orientation des infrastructures, président de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), et M. Jean-Philippe Dupeyron, directeur des affaires économiques de la FNTP.

La section a également entendu lors de deux auditions préparatoires à cette saisine :

✓ **M. Deniz Boy**

coordonnateur des assises de la Mobilité et du projet de loi d'orientation des mobilités,

✓ **M. Nicolas D'arco**

chef de projet « nouvelles mobilités », M. Cédric Grail, adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Mme Nancy Canoves-Fuster, directrice de cabinet du DGITM, M. Pierre des Roseaux, conseiller loi d'orientation des mobilités à la DGITM.

Le rapporteur s'est entretenu en particulier avec :

✓ **M. Philippe Duron**

ancien député, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) ;

✓ **Michel Neugnot**

1er vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté, président de la commission Transport et Mobilité de Régions de France, et Nicolas Pujos, conseiller mobilités ;

✓ **M. Frédéric Cuillerier**

président de la commission Transports de l'Association des maires de France (AMF), accompagné de M Sylvain Bellion, responsable du service Ville, urbanisme, habitat, transport et Mme Louise Larcher, conseillère technique à l'AMF ;

✓ **M. Augustin Rossi**

conseiller en charge des dossiers transports de l'Assemblée des départements de France (ADF) ;

- ✓ **M. Bruno Gazeau**
président de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT), et M. Jean Sivardière, vice président ;
 - ✓ **Mme Régine Bréhier**
vice-présidente d'HAROPA (ports de Paris-Seine-Normandie)
 - ✓ **Mme Sophie Thiéry**
membre du CESE, rapporteure de l'avis Les nouvelles formes du travail indépendant (novembre 2017) ;
 - ✓ **M. Michel Badré**
membre du CESE, Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts en retraite ;
 - ✓ **M. Jean Jouzel**
membre du CESE, climatologue, vice-président du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).
 - ✓ **M. Benoît Tiers**
directeur général Digital et Systèmes d'informations à la SNCF.
 - ✓ **M. Laurent Vercruysse**
directeur général des services de la Région Hauts de France.
- Le secrétariat général de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

N°3 LETTRE DU PREMIER MINISTRE



LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT

Paris, le **12 OCT. 2010**

Monsieur le Président,

Le Gouvernement souhaite saisir le Parlement d'un projet de loi d'orientation des mobilités dont l'article 23 *ter* A, l'article 23 *ter* C et le rapport annexé, peuvent être regardées comme relevant de la catégorie des projets de loi de programmation au sens des articles 34 et 70 de la Constitution.

J'ai l'honneur de vous soumettre ce projet pour avis.

Compte tenu de l'urgence qui résulte du calendrier prévu pour l'inscription du projet à l'ordre du jour du conseil des ministres, je vous serai reconnaissant de me faire parvenir l'avis du Conseil économique, social et environnemental avant le 15 novembre afin que le Conseil d'Etat puisse en tenir compte dans l'avis qu'il rendra sur le projet de loi.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Premier ministre
et par délégation,
Le Secrétaire général du Gouvernement

Marc GUILLAUME

Monsieur Patrick BERNASCONI
Président du Conseil économique,
social et environnemental
Palais d'Iéna
9, place d'Iéna
75775 PARIS CEDEX 16

Hôtel de Maignon - 57, rue de Varenne - 75007 Paris - Tél. : 01 42 75 82 15 - Méi : marc.guillaume@pm.gouv.fr

N°4 ANNEXE 4 : AVANT-PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
et solidaire
Transports

Projet de loi d'orientation des mobilités

NOR : TRET1821032L/Rose-1

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

CHAPITRE I^{er} COUVERTURE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR UNE AUTORITÉ CHARGÉE DE LA MOBILITÉ ET CLARIFICATION DES COMPÉTENCES

Article 1^{er}

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

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

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

3° A l'article L. 1111-3, après le mot : « infrastructures », sont ajoutés les mots : « et des services » et les mots : « un service de transport » sont remplacés par les mots : « une solution de mobilité » ;

4° A l'article L. 1112-4-1 et L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de cette autorité » ;

5° Le titre III du livre II de la première partie de la partie législative est ainsi modifié : les mots : « transports public urbain » sont remplacés par les mots : « mobilité » ;

6° A la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;

7° L'article L. 1231-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 1231-1. – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes et les communautés de communes après transfert par les communes 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 transfert de la compétence par les établissements publics de coopération intercommunale membres sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.

« Au plus tard le 31 décembre 2020, les communes membres d'une communauté de communes à laquelle la compétence d'organisation de la mobilité n'a pas été transférée délibèrent en vue du transfert de cette compétence. Si le transfert n'est pas intervenu au 1^{er} janvier 2021, la région peut exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée et est, à ce titre, autorité organisatrice de la mobilité, sauf pour les compétences mobilité déjà exercées par les communes.

« En cas de modification ultérieure du périmètre d'une communauté de communes sur le territoire de laquelle la région intervient en application des dispositions de l'alinéa précédent, ou bien en cas de création ou d'extension du périmètre d'un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales sur le territoire d'une communauté de communes, les conseils municipaux des communes membres de la communauté de communes disposent d'un délai d'un an pour se prononcer, au vu de l'avis du conseil régional, sur le principe de l'exercice par la communauté de communes de la compétence d'organisation de la mobilité. A défaut de délibération adoptée dans ce délai, celle-ci est réputée favorable. Si les conditions de majorité prévues par les dispositions du II de l'article L. 5211-5 du code général des collectivités territoriales pour la création d'une communauté de communes sont réunies, la communauté de communes exerce la compétence d'organisation de la mobilité.

« Dans ce cas, le transfert de la compétence mobilité s'accompagne du transfert concomitant par la région au groupement de collectivités territoriales concerné des charges et biens nécessaires mobilisés par la région pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières du transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement de collectivités territoriales concerné. A défaut de convention entre ces deux parties, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de quatre représentants du conseil régional et de quatre représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné et présidée par le président de la chambre régionale des comptes territorialement compétente, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. A défaut d'accord des membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'Etat dans la région.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

3/72

« II. – L'autorité organisatrice de la mobilité est compétente, sur son ressort territorial pour :

« 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes et des services de transport scolaire au sens des articles L. 3111-1 et suivants ;

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

« 3° Organiser des services de transport scolaire au sens des articles L. 3111-1 et suivants ;

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives telles que définies à l'article L. 3151-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;

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

« Elle peut mettre en place un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité pour les situations de vulnérabilité économique ou sociale et celle des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Elle peut mettre en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

« L'autorité organisatrice de la mobilité anime le dialogue de proximité avec l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité.

« Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, elle élabore un plan de mobilité tel que défini aux articles L. 1214-1 et suivants. Lorsqu'elle intervient en application du I de l'article L. 1231-1, la région l'élabore au maximum à l'échelle d'un bassin de mobilité.

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

8° Après l'article L. 1231-2, sont insérés les articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 1231-3. – I.- La région est autorité organisatrice de la mobilité régionale. A ce titre, pour les services d'intérêt régional, elle est compétente pour :

« 1° Organiser des services réguliers au sens des articles L. 3111-1 et suivants ;

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

« 3° Organiser des services de transport scolaire au sens des articles L. 3111-7 et suivants ;

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives telles que définies à l'article L. 3151-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;

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

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

« Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, un ou plusieurs services de mobilité ou attributions mentionnés aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunal à fiscalité propre ou à une autorité organisatrice de la mobilité. Cette délégation peut intervenir à la demande d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité constatant un besoin de mobilité dépassant leur ressort territorial respectif et non satisfait. » ;

9° A l'article L. 1231-14, après les mots : « autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 » sont ajoutés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;

10° Aux articles L. 1231-15 et L. 1231-16, après les mots : « autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 » sont ajoutés les mots : « et L. 1231-3 » ;

11° L'article L. 1241-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. – Ile-de-France Mobilités est compétente dans la région Ile-de-France pour :

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

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

« 3° Organiser des services de transport scolaire au sens de l'article L. 3111-7 ;

« 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives, telles que définies à l'article L. 3151-1, ou contribuer au développement de ces mobilités ;

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

« Elle peut organiser un service public de location de bicyclettes se dans les conditions prévues respectivement aux articles L. 1231-14 et L. 1231-16, sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Lorsque de tels services existent, elle est saisie pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services.

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

« II. – Ile-de-France Mobilités anime le dialogue de proximité mentionné à l'article L. 1231-1.

« III. – Ile-de-France Mobilités assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« IV. – Ile-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. A ce titre, elle élabore un plan de mobilité tel que défini aux articles L. 1214-9 et suivants.

« V. – Ile-de-France Mobilités peut mettre en place un service de conseil en mobilité à l'attention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants. Ile-de-France Mobilités peut mettre en place un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité pour les situations de vulnérabilité économique ou sociale et celle des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

« VI. – Ile-de-France Mobilités peut, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée et afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine. » ;

12° l'article L. 1241-3, les mots : « à l'article L. 1241-2 » sont remplacés par les mots : « aux 1° à 5° de l'article L. 1241-1 » ;

13° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « L. 1221-3 et 1221-4 » sont remplacés par les mots : « L. 1221-3 et L. 1221-4 » ;

b) A la fin du premier alinéa, sont insérés les mots : « ou par des filiales créées à cet effet » ;

c) Au deuxième alinéa, les mots : « 1241-3 » sont remplacés par les mots : « L. 1241-3 » ;

14° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :

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

15° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est ainsi modifié :

a) Les mots : « entraînant l'inclusion de services de transport public existants, réguliers ou à la demande, organisés par une région, un département ou un syndicat mixte » sont remplacés par les mots : « entraînant l'inclusion de services de mobilité organisés par une région », les mots : « autorité organisatrice de transport antérieurement compétente » sont remplacés par les mots : « autorité organisatrice antérieurement compétente », les mots : « services de transport publics désormais intégralement effectués » sont remplacés par les mots : « services de mobilité désormais intégralement effectués » ;

b) Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité est une communauté de communes, la substitution pour les services de transport publics réguliers, à la demande ou scolaires, intervient à sa demande, dans un délai convenu avec l'autorité organisatrice de la mobilité régionale. » ;

16° 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 : « ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité existant au 1^{er} septembre 1984 » ;

17° Au premier alinéa de l'article L. 3111-8, les mots : « périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité » et les mots : « périmètre existant au 1^{er} septembre 1984 » sont remplacés par les mots : « ressort territorial existant au 1^{er} septembre 1984 ».

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 les mots : « , 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 celle-ci est transférée à la région en application de l'article 15 de la présente loi ».

III. – Dans l'ensemble des textes législatifs, les mots : « le Syndicat des transports d'Ile-de-France » et les mots : « le Syndicat » quand il désigne le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont remplacés par les mots : « Ile-de-France Mobilités ».

Article 2

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 2333-64, à l'article L. 2333-66 et au quinzième alinéa de l'article L. 2333-67, les mots : « des transports en communs » sont remplacés par les mots : « des services de mobilité » ;

2° L'article L. 2333-66 est complété par les mots et la phrase ainsi rédigés : « qui organise au moins un des services mentionnés aux 1° et 3° du II de l'article L. 1231-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité mis en place ou prévus qui justifient le taux du versement. » ;

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

7/72

3° A l'article L. 2333-68, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire », 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 : « de l'article L. 1231-1 » ;

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

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

b) Aux troisième, cinquième et quatorzième alinéas, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés.

5° Aux articles L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-9 et L. 2333-73, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement mobilité » ;

6° Au quatrième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 1241-1 » ;

7° Aux articles L. 2531-6 et L. 2333-70, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement mobilité » ;

8° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :

a) Les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

b) Au premier alinéa, les mots : « de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs » sont remplacés par les mots : « L. 1231-10 du code des transports », et les mots : « un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants » sont remplacés par les mots : « une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et les communes multipolarisées des grands pôles » ;

c) Au deuxième alinéa, après les mots : « réduit » sont ajoutés les mots : « ou porté à zéro » et les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées » ;

9° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;

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

« Les employeurs situés dans le périmètre d'un syndicat mixte visé aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et compétents en matière de mobilité ou visé au L. 1231-10 du code des transports peuvent être assujettis à des taux de versement mobilité réduits ou portés à zéro par le syndicat, selon un critère de fragilité économique. Ce critère est déterminé à partir d'indicateurs nationaux de densité de population et de potentiel financier relatif à chaque établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou à la métropole de Lyon. »

Article 3

I. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet la création d'un établissement public exerçant, sur son ressort territorial, les missions d'organisation des services réguliers et à la demande de transport public de personnes, d'organisation des services de transports scolaire au sens de l'article L. 3111-7 du code des transports, et d'organisation de la liaison ferrée express entre Lyon et l'aéroport Saint Exupéry, associant la Métropole de Lyon, la Région Auvergne Rhône Alpes, les Communautés d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les Communautés de Communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais, et du Pays de l'Ozon. Cet établissement public se substitue de plein droit au syndicat mixte existant sur ce même périmètre au titre de l'article L. 1231-10, dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 5211-41 du code général des collectivités territoriales. Les membres de cet établissement public pourront, sur leur périmètre respectif, être autorité organisatrice de la mobilité, même si celles-ci ne peuvent pas exercer les missions propres de l'établissement public.

La Métropole de Lyon dispose de la majorité des sièges au sein de l'organe délibérant de cet établissement public.

L'établissement public est présidé par le Président de la Métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant de l'établissement public.

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 promulgation de la présente loi, les mesures de nature législative propres à :

1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public crée en vertu du présent I pourra bénéficier d'un versement mobilité ;

2° Procéder aux coordinations rendues nécessaires dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales, et la présente loi pour tenir compte de la création de l'établissement public prévu au présent I.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

9/72

Le plan de déplacement urbain, approuvé par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, qui est en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, demeure pleinement applicable jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, d'un plan de mobilité dans les conditions définies par l'ordonnance.

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

CHAPITRE II RENFORCEMENT DE LA COORDINATION DES POLITIQUES DE MOBILITÉ AU SERVICE DE L'INTERMODALITÉ

Section 1 Coopération entre autorités organisatrice des mobilités

Article 4

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

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

« CHAPITRE V « MODALITES DE L'ACTION COMMUNE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

« *Art. L. 1231-5.* – Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires rassemblant notamment les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Elles le consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et l'information mise en place.

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité et avant l'adoption du plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 ou du plan de mobilité rurale mentionné à l'article L. 1214-23-3.

« Lorsqu'elle intervient en application du I de l'article L. 1231-1, la région crée le comité des partenaires à l'échelle maximale d'un bassin de mobilité et associe les représentants des communes. » ;

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

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

b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice de la mobilité régionale en est membre. Le département peut en être membre. » ;

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

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

b) Les mots : « des services publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « des services de mobilité y compris des services ferroviaires organisés par la région. » ;

5° A l'article L. 1241-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« XIV. - Ile-de-France Mobilités crée un comité des partenaires selon les modalités définies à l'article L. 1231-5. Ce comité comprend en outre des représentants des communes d'Ile-de-France ou de leurs groupements. » ;

6° Le 5° est applicable à la date du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Ile-de-France à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

11/72

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

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

a) Avant les mots : « l'intermodalité » sont insérés les mots : « l'organisation des mobilités et notamment à » ;

b) Le mot : « et » est remplacé par : « , » ;

c) Le mot : « , notamment » est remplacé par : « et » ;

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 de la mobilité des personnes et des biens

Article 5

I. – Dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et dans les titres III, IV et V de du livre I^{er} du code de l'urbanisme, les mots : « plan de déplacements urbains » et : « plans de déplacements urbains » sont remplacés, respectivement, par les mots : « plan de mobilité » et : « plans de mobilité ».

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;

1° bis A l'article L. 1214-1, après les mots : « organisatrice de la mobilité » sont insérés les mots : « en tenant compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population et en lien avec les territoires limitrophes. Il est élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;

2° L'article L. 1214-2 du même code est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, après les mots : « d'autre part » sont insérés les mots : « , ainsi que la limitation de l'étalement urbain » ;

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

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

d) Au cinquième alinéa, après les mots : « automobile » sont insérés les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;

e) Au huitième alinéa, après les mots : « usagers » sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et avant le mot : « bénéficiaire » sont insérés les mots : « de covoiturage ou » ;

f) Au neuvième alinéa, après les mots : « aux activités commerciales et artisanales » sont insérés les mots : « et de la population » et après les mots : « les localisations des infrastructures » sont insérés les mots : « et équipements » ;

g) Au dixième alinéa, après les mots : « entreprises » sont insérés les mots : « des établissements scolaires », les mots « du transport » sont remplacés par les mots : « des mobilités », les mots : « à prévoir un plan de mobilité et » sont remplacés par les mots : « , notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou d'un plan de mobilité scolaire », et les mots : « et le recours au covoiturage » sont remplacés par les mots : « , le recours au covoiturage et aux mobilités actives » ;

3° A l'article L. 1214-4, le mot : « délimite » est remplacé par les mots : « peut délimiter » et le mot : « précise » est remplacé par les mots : « peut préciser » ;

4° Après l'article L. 1214-4, sont insérés quatre articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 1214-4-1.* – Le plan de mobilité fixe les orientations d'aménagement de la voirie pour répondre aux enjeux de sécurité routière. Il s'appuie notamment sur l'analyse des accidents.

« *Art. L. 1214-4-2.* – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires. Il définit la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos.

« *Art. L. 1214-4-3.* – Le plan de mobilité intègre, lorsque l'agglomération est desservie par voie de navigation fluviale ou réseau ferré, un schéma de desserte fluviale et ferroviaire qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités, l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;

« *Art. L. 1214-4-4.* – Le plan de mobilité comporte un volet relatif à la coordination et le suivi général des conditions d'accès des élèves aux établissements scolaires après un diagnostic à l'échelle du ressort territorial de l'autorité compétente. » ;

5° L'article L.1214-12 est remplacé par les dispositions suivantes :

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

6° 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 » ;

7° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié:

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

13/72

a) Au deuxième alinéa, entre les mots : « départementaux et régionaux, » et les mots : « ainsi qu'aux autorités administratives compétentes » sont insérés les mots : « aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;

b) Le dernier alinéa de l'article L. 1214-15 est supprimé ;

8° Avant le premier alinéa de l'article L. 1214-16, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

9° Il est inséré après l'article L. 1214-23-1, deux articles ainsi rédigés :

« Art. L. 1214-23-2. – Sans préjudice des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, peuvent faire l'objet d'une modification, dans le respect de l'économie générale du plan de mobilité notamment au regard des objectifs mentionnés aux points 4° à 8° des articles L. 1214-2 et L. 1214-3 :

« 1° Des dispositions relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et celles qui régissent le stationnement des résidents ;

« 2° Des dispositions relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie.

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

« Art. L. 1214-23-3. - Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des mobilités des personnes dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et en lien avec les territoires limitrophes afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

« Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.

« Le plan de mobilité rurale prend en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires existants sur le territoire qu'il couvre.

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

« Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les

chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

« Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

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

10° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « Etat », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

11° 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 ».

III. – Les dispositions du I et des 1° à 8° et 10° à 11° du II du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

A compter de l'entrée en vigueur de ces dispositions, les autorités organisatrices existantes à cette date et Ile-de-France Mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois pour adopter leur plan de mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité créées après l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité.

Les plans de déplacements urbains et les plans locaux d'urbanisme valant plans de déplacements urbains au sens de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme, lorsqu'ils ont déjà fait l'objet d'une approbation ou d'un arrêt avant le 31 décembre 2020, ne sont soumis aux obligations résultant des I à II du présent article qu'à l'occasion de leur prochaine révision, et au plus tard lors de leur évaluation prévue au L. 1214-8 du même code.

IV. – 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 logistiques et de développement des transports de personnes et de marchandises ».

V. – Les dispositions du IV entrent en vigueur à l'occasion du prochain renouvellement général des conseils régionaux, dans les conditions de l'article L. 4251-10 du code général des collectivités territoriales, sauf si le conseil régional décide le maintien du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
15/72

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

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

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

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

VII. – Les dispositions prévues au 1° du VI entrent en vigueur à la prochaine procédure d'évolution du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

CHAPITRE III MOBILITÉ SOLIDAIRE

Article 6

I. – Après l'article L. 1215-1 du code des transports, il est inséré un article L. 1215-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1215-2.* – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, les syndicats mixtes des transports mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« A cet effet, la région et le ou les départements concernés peuvent décider l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun relatif à la mobilité solidaire. Les autres collectivités et organismes mentionnés au premier alinéa définissent librement leur contribution à ce plan d'action. Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi ou personne éloignée de l'emploi. »

II. – Après le cinquième alinéa du II de l'article L. 1231-1 et après le cinquième alinéa du I de l'article L. 1231-3, dans leurs rédactions issues de l'article 1^{er} de la présente loi, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Organiser et contribuer au développement des services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et celle des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. »

III. – Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé.

IV. – Après le VI de l'article L. 1241-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« VII.- Ile-de-France Mobilités peut organiser et contribuer au développement des services de mobilité solidaire et verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et celle des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

« VIII. – 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. Ils peuvent élaborer et mettre en œuvre un plan d'action commun portant sur la mobilité solidaire selon les modalités définies à l'article L. 1215-2. »

Article 7

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

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

2° Il est complété par l'alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

III. – Le II s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la publication de la présente loi.

CHAPITRE IV MESURES SPÉCIFIQUES AUX OUTRE-MER

Article 8

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

1° Le premier alinéa constitue un I ;

2° Après le troisième alinéa, sont insérés les alinéas ainsi rédigés :

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

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

17/72

« 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par les références au président de la collectivité territoriale.

II. – Après le 6° de l'article L. 1802-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 7° Les références au président du conseil régional sont remplacées par les références au président de la collectivité départementale. »

III. – L'article L. 1811-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 1851-2 et L. 3111-1 à L. 3111-6, L. 3111-12 et L. 3131-1 et des articles L. 5431-2 et L. 5431-3 il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, une autorité organisatrice de la mobilité unique compétente sur l'ensemble du territoire de ces collectivités. »

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES 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

I. – L'intitulé du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi rédigé : « Chapitre V - Les services numériques destinés à faciliter les déplacements ».

II. – L'intitulé de la section 1 du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi rédigé : « Section 1 - L'accès aux données nécessaires à l'information du voyageur ».

III. – L'article L. 1115-1 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-1. – Les autorités organisatrices des transports, les autorités organisatrices de la mobilité, les entreprises de transport, les gestionnaires d'infrastructures et les fournisseurs de services de transport à la demande transmettent les données statiques et dynamiques, 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, dans les conditions fixées par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017. Ces données sont réutilisées dans les conditions fixées par ce règlement.

« Les autorités organisatrices mentionnées au premier alinéa sont celles désignées aux articles L. 1811-2, L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-1, L. 2121-3, L. 3111-1 et L. 3111-7. Les fournisseurs de services de transports à la demande mentionnés au premier alinéa sont ceux désignés à l'article 2 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

« Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités organisatrices mentionnées au deuxième alinéa du présent article sont responsables de la fourniture des données énumérées à l'annexe du règlement délégué (UE) n° 2017/1926. Elles peuvent confier aux entreprises de transport, notamment via les contrats de concession de service, la transmission des données, dans les conditions fixées par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

« Lorsqu'elles délèguent la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie, les collectivités territoriales sont responsables de la fourniture des données énumérées à l'annexe du règlement délégué (UE) 2017/1926. Elles peuvent charger les entreprises gestionnaires d'assurer la fourniture des données, dans les conditions fixées par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

« Les fournisseurs de services de partage de véhicules au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, fournissent les données de localisation, y compris en stations, des véhicules disponibles dans les conditions prévues au premier alinéa du présent article.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article et désigne l'interface numérique unique correspondant au point d'accès national aux données mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, ainsi que les interfaces numériques territoriales définies à l'article L. 1115-2. »

IV. – Après l'article L. 1115-1-1 du même code des transports, il est inséré les articles L. 1115-1-2 et L. 1115-1-3 ainsi rédigés :

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

19/72

« Art. L. 1115-1-2. – Les gestionnaires d'infrastructures de transport routier de personnes, les autorités organisatrices mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1 et les entreprises de transport collectent les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public.

« Les données collectées sont soumises aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, notamment de ses articles 4, 5, 6 et 8, et aux dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3 du code des transports.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

« Art. L. 1115-1-3. – Les autorités organisatrices mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1 et les entreprises de transports fournissent l'identifiant unique et la localisation des balises numériques installées sur leurs infrastructures. Les données collectées sont soumises aux dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, notamment ses articles 4, 6 et 8, et aux dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3 du code des transports.

« Les balises numériques sont des dispositifs diffusant des informations à proximité, par radiofréquences, destinés aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

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

V. – Après l'article L. 1115-2 du même code, il est inséré un article L. 1115-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-3. – Pour l'application des dispositions de l'article 8 paragraphe 4, du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, une compensation financière ne peut être demandée à un utilisateur que si la mise à disposition des données à cet utilisateur entraîne un coût significatif.

« Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

VI. – Le titre I^{er} du livre I^{er} du code de la voirie routière est complété par un chapitre XI ainsi rédigé :

« CHAPITRE XI

« L'INFORMATION SUR LES DÉPLACEMENTS

« Art. L.11-11-1. – Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, ainsi que les articles L. 1115-1, L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-7 du code des transports s'appliquent, pour ce qui les concerne, aux gestionnaires d'infrastructures et aux personnes réutilisant les données rendues accessibles conformément aux dispositions de ce règlement. »

VII. – Pour l'application des articles 4 et 5 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, les personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 1115-1 du code des transports fournissent les données statiques et dynamiques par l'intermédiaire de

l'interface numérique unique ou, le cas échéant, de l'interface numérique territoriale définie à l'article L. 1115-2 du même code, selon le calendrier suivant :

1° Pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 et concernant le réseau transeuropéen de transport (RTE - T) global ou les aires urbaines des métropoles, dans le délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent article ; toutefois, lorsque l'un des formats normalisés nationaux minimaux mentionnés au paragraphe 2 des articles 4 et 5 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 n'est pas publié à la date d'entrée en vigueur du présent article, les données correspondantes sont fournies, dans le même délai d'un an, selon un format ouvert ; elles sont fournies conformément au format normalisé national dans le délai d'un an après publication du format normalisé ;

2° Pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe du règlement délégué (UE) 2017/1926 et concernant les autres parties du réseau de transport, dans le délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent article ; toutefois, lorsque l'un des formats normalisés nationaux minimaux mentionnés au paragraphe 2 des articles 4 et 5 du règlement délégué (UE) 2017/1926 n'est pas publié un an après l'entrée en vigueur du présent article, les données correspondantes sont fournies, dans le même délai de deux ans, selon un format ouvert ; elles sont fournies conformément au format normalisé national dans le délai d'un an après publication du format normalisé.

Ce calendrier s'applique sans préjudice des dispositions du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 applicables en matière de délai de mise à disposition des données.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
21/72

VIII. – Le deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, elle détaille en priorité l'accessibilité des itinéraires et des cheminements accessibles ainsi que les points durs subsistants entre les points d'arrêts prioritaires mentionnés à l'article L. 1112-1 du code des transports, et les entrées des pôles générateurs de déplacements, au sens du code des transports, situés à moins de 200 mètres de ces points d'arrêts. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. »

IX. – Après l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, sont insérés les articles L. 2143-3-1, L. 2143-3-2 et L. 2143-3-3 ainsi rédigés :

« *Art. L. 2143-3-1.* – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants, détenant la compétence en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, agissant en tant que gestionnaires des infrastructures routières, collectent les données relatives à l'accessibilité des principaux itinéraires piétons entre un point d'arrêt prioritaire, tel que mentionné à l'article L. 1112-1 du code des transports et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200 mètres d'un tel point d'arrêt. Les données collectées sont soumises aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 et notamment les articles 4, 5, 6 et 8 et aux dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3 du code des transports.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

« *Art. L. 2143-3-2.* – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants, les départements et les régions qui installent des balises numériques, telles que définies au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1-3, fournissent l'identifiant unique et la localisation de ces balises. La mise à disposition des données, leur mise à jour et leur réutilisation s'effectuent dans les conditions définies par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 et notamment les articles 4, 6 et 8 et conformément aux dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3 du code des transports.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

« *Art. L. 2143-3-3.* – Pour la voirie communale, les gestionnaires de voirie des communes ou établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants référencent tous les cheminements pour les piétons au répertoire cadastral des voies et lieux-dits.

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

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

« Art. 111-7-13. – Les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public et les maîtres d'ouvrage publics qui installent des balises numériques, telles que définies au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1-3 du code des transports, fournissent l'identifiant unique et la localisation des balises situées au plus près de la porte d'entrée ou de l'entrée principale. La mise à disposition des données, leur mise à jour et leur réutilisation s'effectuent dans les conditions définies par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, notamment ses articles 4, 6 et 8, et conformément aux dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3 du code des transports.

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

XI. – La collecte des données instituée par les dispositions de l'article L. 1115-1-2 du code des transports s'effectue selon le calendrier défini au VII du présent article.

Article 10

Après l'article L. 1115-1-3 du code des transports, il est inséré un article L. 1115-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-2. – Pour ce qui concerne les services et infrastructures de transport opérés respectivement sur le territoire régional ou l'aire urbaine englobant la métropole, les régions, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, et les métropoles, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 1115-1 dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat.

« A ce titre, elles organisent la transmission des données de ces personnes à l'interface numérique unique. En concertation avec celles-ci, elles s'assurent de leur conformité aux normes, de leur mise à jour et des procédures en place à cet effet.

« Lorsque les métropoles et les régions établissent une interface numérique territoriale donnant accès à ces données, ces interfaces numériques répondent aux exigences applicables aux points d'accès nationaux aux données définis à l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017.

« Les obligations des personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 1115-1 en matière de fourniture de métadonnées et de données à l'interface numérique unique, conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 4, et des articles 4 et 5 du règlement délégué (UE) 2017/1926, sont reportées sur l'interface numérique territoriale.

« Lorsqu'elles organisent une interface numérique territoriale donnant accès à ces données, la région et la métropole se substituent à ces personnes pour transmettre à l'interface numérique unique les données et métadonnées qu'elle requiert.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

23/72

« Lorsque l'une des personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 1115-1 opère des services ou gère des infrastructures sur plusieurs régions, elle peut ne fournir qu'à l'interface numérique unique les données et métadonnées qu'il requiert.

« Les dispositions de cet article relatives aux métropoles et aux régions sont applicables respectivement à la métropole de Lyon, telle que mentionnée à l'article L. 3611-1 du code général des collectivités territoriales, et à Ile-de-France Mobilités. »

Article 10 bis

I. – Après l'article L.411-7 du code de la route, il est inséré un article L.411-8 ainsi rédigé :

« *Art. L.411-8.* - Les autorités publiques compétentes en matière de pouvoir de police de la circulation établissent sous forme numérique et publient en ligne les arrêtés pris au titre de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que certains des arrêtés pris au titre des articles L. 411-1 à L. 411-5-1 du code de la route et concernant des itinéraires prioritaires en raison d'un niveau de trafic ou de risque et portant sur les voies du domaine public routier national et départemental. La liste des types d'arrêtés concernés, les modalités de publication ainsi que les caractéristiques des itinéraires prioritaires sont définies par décret.

« Toutefois, les informations contenues dans les arrêtés de police concernant les autoroutes et les routes nationales sont rendues accessibles dans les conditions prévues par le règlement délégué (UE) 2015/962 du 18 décembre 2014 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 en temps réel sur la circulation. »

II. – Les dispositions du I entrent en vigueur neuf mois après la promulgation de la présente loi.

III. – Un décret fixe le délai à l'issue duquel les dispositions du I s'appliquent aux arrêtés pris avant son entrée en vigueur et ne pouvant excéder dix-huit mois après la promulgation

Article 11

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

« Section 3

« *Evaluation de la mise en œuvre du règlement délégué (UE) n° 2017/1926*
« *de la Commission du 31 mai 2017 et règlement des différends*

« *Art. L.1115-7.* – I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est chargée d'évaluer, conformément aux dispositions de l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017, le respect des exigences des articles 3 à 8 de ce règlement par les personnes mentionnées au paragraphe 1 de cet article 9.

« Elle effectue des contrôles visant à vérifier la conformité des déclarations, mentionnées au b du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, aux exigences prévues aux articles 3 à 8 de ce règlement. Ces contrôles comprennent les contrôles aléatoires mentionnés au paragraphe 3 de l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

« II. – Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au b du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926, et le contrôle du respect des dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-2 et L. 1115-3, visant à préciser ou à trancher des options ouvertes par ce règlement, sont effectués par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routière soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente, soit de façon aléatoire.

« Le contrôle des dispositions des articles L. 1115-1-1, et L. 3121-11-1, est effectué par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routière soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente, ou d'une des personnes mentionnées à l'article L. 1115-1-1 et aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 3121-11-1.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routière peut demander aux personnes mentionnées au 1 de l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 et aux articles L. 1115-1, L. 1115-1-1, L. 1115-2 et aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 3121-11-1, toutes informations utiles à la réalisation de ces contrôles. Elle ne peut accéder qu'aux pièces comptables nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières impartit à l'intéressé un délai raisonnable, fixée par voie réglementaire pour la production des informations, des pièces et des documents demandés. Si les circonstances le justifient, elle peut autoriser une prorogation, fixée par voie réglementaire, lorsque la production de ces informations, pièces ou documents nécessite un important travail de rassemblement, traitement ou mise en forme des données concernées.

« III. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport présentant une évaluation de la conformité aux exigences des articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, destiné à être intégré au rapport transmis par l'Etat à la Commission européenne, dans les conditions fixées au paragraphe 2 de l'article 10 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

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

II. – Après l'article L. 1263-3 du code des transports, il est inséré un article L. 1263-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1263-3-1. – Toute personne mentionnée au 1 de l'article 9 du règlement délégué n° (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 et aux articles L. 1115-1, L. 1115-1-1 et L. 1115-2 peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, ainsi que des articles L. 1115-1, L. 1115-1-1, L. 1115-2 ou L. 1115-3.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

25/72

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour, de correction ou de compensation financière de la mise à disposition des données et des résultats de recherche d'itinéraire mentionnés, selon le cas, aux articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, aux articles L. 1115-1, L. 1115-1-1, L. 1115-2 ou L. 1115-3.

« Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel* de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, des articles L. 1115-1, L. 1115-1-1, L. 1115-2 ou 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 comporter la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.

« Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités conventionnées par une autorité organisatrice de la mobilité, 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 de régulation des activités ferroviaires et routières et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. »

III. – A l'article L. 1264-7 du code des transports, sont insérés les 9° et 10° ainsi rédigés :

« 9° Le non-respect des dispositions des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 par l'une des personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 9 de ce règlement ;

« 10° Le non-respect des dispositions des articles L. 1115-1, L. 1115-1-1, L. 1115-2, L. 1115-3, L. 1115-7 et L. 3121-11-1. »

Section 2

Services d'information multimodale et de billetterie

Article 12

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

« Section 3 : Services locaux d'information et de billetterie multimodales

« Art. L. 1115-6. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 veillent à l'existence de services d'information multimodale sur l'ensemble des modes de déplacement, à l'intention des usagers.

« Art. L. 1115-7. – Toute personne peut constituer ou développer un service numérique multimodal d'accès aux services de vente ou de réservation de services de transport organisés ou subventionnés par les autorités organisatrices de la mobilité et les services de stationnement, opérés dans le ressort territorial d'une région ou dans une aire urbaine.

« Ce service permet, de façon simple, 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, la réservation du déplacement ou la conclusion de la transaction faisant suite à la mise en relation.

« Les opérateurs de des services organisés ou subventionnés par les autorités organisatrices de la mobilité et les gestionnaires d'infrastructure de stationnement opérant sur un territoire régional ou une aire urbaine fournissent 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 de vente, de réservation ou de mise en relation facilitant l'utilisation de services de transport ou de stationnement, dans les conditions fixées par contrat.

« Le contrat, dont les modalités financières doivent être raisonnables, peut prévoir les modalités de présentation, par le service numérique multimodal, des services de vente et de réservation, ainsi que l'échange d'informations entre les parties.

« Lorsque le service numérique multimodal présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'usager, les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont transparents, ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'usager ou à une considération commerciale liée au contrat mentionné à l'alinéa précédent et sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal. La présentation des solutions de déplacement n'induit pas l'usager en erreur.

« Un décret en conseil d'Etat définit les conditions d'application du présent article. »

II. – Les dispositions de l'article L. 1115-6 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

Article 13

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans un domaine d'emploi pré-défini, délégués à un système de conduite automatisé, et de définir le régime de responsabilité applicable.

Les conditions de circulation sur la voie publique des véhicules concernés devront garantir un niveau de sécurité routière globalement au moins équivalent aux véhicules comparables non dotés de systèmes de délégation de conduite et devront prévoir que les forces

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

27/72

de l'ordre puissent identifier si le véhicule est en mode de conduite totalement déléguée au véhicule.

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

Article 14

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

1° Rendre accessible aux gestionnaires d'infrastructures routiers, aux autorités organisatrices de la mobilité, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours certaines données des véhicules et des systèmes d'aide à la conduite ou de navigation intégrés au véhicule permettant la connaissance de l'état de l'infrastructure routière, des conditions de circulation et des événements affectant la sécurité routière, utiles à l'exercice de leurs missions ;

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

3° Favoriser le développement des services de mobilité attachés à l'utilisation du véhicule, par des modalités appropriées et non-discriminatoires d'accès à certaines données des véhicules ;

4° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité et l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès à certaines données des véhicules ;

5° Assurer une formation appropriée à la prise en main des véhicules automatisés.

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

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 15

I. – 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 normalement du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, visant à faciliter les expérimentations d'innovations de mobilités afin de :

1° Proposer une offre de mobilité plus sobre et plus respectueuse de la santé et de l'environnement, en visant à réduire les nuisances environnementales, permettre, faciliter ou encourager le report vers des modes moins polluants, optimiser l'usage et l'occupation des véhicules en circulation, réaliser des économies d'énergie ;

2° Faciliter la mobilité connectée, en visant à tester des prototypes et pilotes de solutions numériques pour la mobilité, accélérer le déploiement d'outils et de services numériques ;

3° Réduire les fractures sociales et territoriales, en visant à proposer des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses ou des solutions de mobilité à faible coût ou accessibles à des publics spécifiques présentant des difficultés d'accès à la mobilité comme, par exemple, les personnes à mobilité réduite ou les demandeurs d'emploi ;

4° Permettre l'intermodalité, en visant à coordonner, ou regrouper l'offre de mobilité proposer des solutions intégrées de tarification ;

5° Mettre en œuvre une mobilité plus sûre, en visant à réduire l'accidentalité de tous les modes, faciliter l'intervention des services d'assistance, de secours et de sécurité publique ;

6° Assurer une gestion publique de la mobilité plus efficace, en visant à permettre la prise en compte dans leur budget par les acteurs publics de nouveaux modèles économiques, adapter la gouvernance de la mobilité à la prise en compte de l'innovation, faciliter et sécuriser la prise en compte de l'innovation par la commande publique.

II. – Les ordonnances établissant ces dispositions à caractère expérimental limitent leur durée à cinq ans au plus et en organisent l'accès pour en faciliter l'évaluation. Chacune de ces ordonnances fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de sa publication.

Section 3 Réguler les nouvelles formes de mobilité

Article 16

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

« Elles peuvent également, de manière non-discriminatoire, prendre part aux frais de covoiturage, moduler leur participation aux frais de covoiturage en fonction de la nature des trajets parcourus et prendre toutes mesures pour favoriser ou créer un ou des services de covoiturage. »

II. – Au I de l'article L. 1241-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Ile-de-France Mobilités, seule ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elle peut également prendre part aux frais de covoiturage, moduler sa participation aux frais de covoiturage en fonction de la nature des trajets parcourus et prendre toutes mesures, de manière non-discriminatoire, pour favoriser ou créer un ou des services de covoiturage. »

III. – A l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales :

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

29/72

1° Au 3°, après les mots : « label “autopartage” » sont insérés les mots : « ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage » ;

2° Il est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Réserver certaines voies ou certaines portions de voies, de façon temporaire ou permanente, à diverses catégories d'usagers, de véhicules ou à certaines modalités de transport. Les modalités d'application du présent alinéa, notamment les catégories d'usagers, de véhicules et les modalités de transport, sont définies par un décret en Conseil d'Etat. »

IV. – A l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme, les mots : « , dans des conditions définies par décret » sont supprimés.

Article 16 bis

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

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

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

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

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

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

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

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être conservées pour une durée ne pouvant excéder huit jours, sous réserve des besoins d'une procédure pénale ou douanière. Lorsque ces données permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à masquer cette identification.

« 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 des occupants du véhicule.

« IV. - Les dispositifs de contrôle et les traitements automatisés prévus au premier alinéa du présent I peuvent être mis en œuvre, dans les cas prévus au même alinéa, à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité investie des pouvoirs de police de la circulation a réservé l'usage d'une voie de circulation à certaines catégories d'usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport. Dans ce cas, une convention entre l'Etat et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

Article 16 *ter*

I. - L'article L. 3132-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Un décret en Conseil d'Etat précise, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent article, et notamment la nature des frais pris en considération, le mode de calcul du partage de frais, les plafonds autorisés. »

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
31/72

II. - Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, les mots : « Chapitre unique » sont remplacés par les mots : « Chapitre I »

III. - Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, est créé un chapitre II ainsi rédigé :

« *Chapitre II : Co-transportage de colis*

« *Art. L. 3232-1.* - Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière, telle que définie par voie réglementaire, effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des marchandises dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte. La mise en relation, à cette fin, du conducteur et la ou les personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies aux articles L. 1411-1 et L. 3211-1. »

IV. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi afin :

1° d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation numérique qui mettent en relation des clients détenteurs de fret et des entreprises de transport public routier de marchandises en définissant les conditions d'exercice de l'activité de ces plateformes, comprenant la responsabilité de vérifier que les entreprises de transport mises en relation respectent les conditions relatives à l'exercice de leur activité, et le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable,

2° de préciser la définition de la profession de commissionnaire de transport figurant à l'article L. 1411-1 du code des transports pour tenir compte de l'interprétation juridictionnelle.

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

Article 16 *quater*

Après l'article L. 1231-16 du code des transports, il est inséré les articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 1231-17.* - I. - Par délibération, l'autorité organisatrice de la mobilité peut assujettir, sur tout ou partie de son ressort territorial, les services de mobilité définis à l'article L. 1231-18 à des prescriptions particulières qu'elle définit, dans les conditions prévues au II, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement.

« II. - Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice de la mobilité et applicables à l'exercice d'un service de mobilité mentionné au I et défini à l'article L. 1231-18 peuvent exclusivement porter sur :

« 1° Le respect par les engins utilisés de caractéristiques techniques au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre ;

« 2° Les mesures prises par l'opérateur afin d'assurer le respect de conditions d'usage, de circulation, d'accès à certains lieux et de stationnement des engins utilisés définies par les autorités compétentes et le retrait, le cas échéant, des engins hors d'usage ;

« 3° Les informations devant être transmises à l'autorité organisatrice de la mobilité.

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

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

« Art. L. 1231-18. - Les services de mobilité dont la fourniture peut être soumise par les autorités organisatrices de la mobilité, selon les modalités définies au I de l'article L. 1231-17, à des prescriptions particulières sont ceux nécessitant un usage du domaine ou des voies publiques susceptible 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 ou de pollution de l'air ou sonore, à l'exception des transports publics particuliers de personnes définis au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports. Les catégories de services sont précisées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 16 quinquies

I. - Après le deuxième alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté l'alinéa ainsi rédigé :

« S'agissant des véhicules définis à la section 2 du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports assurant des prestations de transport public particulier de personnes à titre onéreux, le maire peut par arrêté, soumettre à des prescriptions particulières les véhicules autorisés à circuler dans les secteurs mentionnés au premier alinéa eu égard à leur intérêt touristique. »

II. - 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 cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté, ».

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

IV. - Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
33/72

2° Au début du chapitre, il est créé une section 1 intitulée : « *Section 1 : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues* » qui comprend les articles L. 3123-1 à L. 3123-3 ;

3° A l'article L. 3123-3, les mots : « du présent chapitre » sont remplacés par les mots : « de la présente section » ;

4° Après l'article L. 3123-3, il est créé une section 2 ainsi rédigée :

« *Section 2 : Les cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté*

« *Art. L. 3123-7.* - Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer de conducteurs justifiant d'aptitude à la conduite en circulation et pouvant être soumis à des conditions d'aptitude définies par décret en Conseil d'Etat. »

Article 16 *sexies*

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

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

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

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

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

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

« 4° Les mesures visant notamment :

« a) À améliorer les conditions de travail ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3° L'article L. 7342-4 est ainsi rédigé :

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
35/72

TITRE III DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

CHAPITRE I^{er} METTRE LES MOBILITÉS ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Article 17

I. – Après l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-5-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L.111-5-2-1. – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

« 1° A un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2° A un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3° A un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle, dote le parc d'infrastructures ou aménage des espaces permettant le stationnement des vélos.

« L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

« Les dispositions du présent article sont applicables dès la réalisation de travaux de réaménagement, de réhabilitation et de réfection des voies ouvertes à la circulation publique, et au plus tard dans un délai de dix ans à compter de la publication de la présente loi. »

II. – A l'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « code de la route » sont insérés les mots : « fixer les modalités selon lesquelles les engins de déplacement personnels peuvent circuler ».

III. – Après l'article L. 118-5 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 118-5-1. – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé, sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté. »

Article 18

I. – Après le titre IV du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, il est créé un titre V ainsi rédigé :

« TITRE V « LES MOBILITÉS ACTIVES

« CHAPITRE I^{er} « DISPOSITIONS GÉNÉRALES

« Art. L. 3151-1. – Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles comprennent notamment la marche, le vélo et le vélo à assistance électrique.

« CHAPITRE II « LUTTE CONTRE LE VOL DES CYCLES

« Art. L. 3152-1. – I. – Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, les cycles vendus par un commerçant doivent faire l'objet d'une identification. Cette identification comprend, d'une part, l'attribution d'un identifiant exclusif inscrit sur le cadre du cycle et, d'autre part, l'enregistrement dans un fichier national unique, dénommé « fichier national des propriétaires de cycles », selon une procédure sécurisée, de cet identifiant ainsi que des indications associées permettant d'identifier le propriétaire. Un décret précise les modalités d'application du présent alinéa.

« II. – L'inscription au « fichier national des propriétaires de cycles » se fait par l'intermédiaire d'opérateurs agréés par l'État, qui financeront la mise en œuvre de ce fichier unique.

« Art. L. 3152-2. – L'identifiant exclusif doit être apposé par marquage physique sur le cadre du cycle, sous une forme lisible, indélébile, inamovible et infalsifiable, en un endroit repérable et visible sans manipulation du cycle. Ce marquage permet la lecture par capteur optique.

« Les procédés de marquage physique des cycles et les opérateurs qui les mettent en œuvre sont soumis à l'agrément de l'État.

« Art. L. 3152-3. – Le propriétaire d'un cycle ayant enregistré sur le fichier national les indications mentionnées à l'article L. 3152-1 obtient un document appelé « certificat de propriété » comportant ces indications ainsi que l'identifiant exclusif du cycle. Ce document constitue un mode de preuve de la propriété du cycle.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

37/72

« Art. L. 3152-4. – En cas de cession d'un cycle ayant fait l'objet de l'identification mentionnée à l'article L. 3252-1, le vendeur ou le donateur est tenu de produire le certificat de propriété mentionné à l'article L. 3252-3. L'acheteur ou le donataire peut vérifier par voie électronique sa validité.

« Au moment de la transaction, le vendeur ou le donateur est tenu de délivrer au nouveau propriétaire le certificat de propriété et tous les éléments lui permettant de mettre à jour immédiatement le fichier national.

« En cas de vente d'un cycle neuf ou d'occasion, le vendeur doit porter sur la facture l'identifiant exclusif du cycle mentionné à l'article L. 3252-1 ainsi que son numéro de série.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent chapitre. »

II. – Le I s'applique, pour les cycles neufs, douze mois après la promulgation de la présente loi, et, pour les cycles d'occasion, vingt-quatre mois après la promulgation de la loi.

Article 18 bis

Le titre V du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, dans sa rédaction issue de l'article 18 de la présente loi, est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III : Stationnements sécurisés pour les cycles

« Art. L. 3153-1. - I. - SNCF Mobilités, pour les gares de voyageurs dont elle assure la gestion et la Régie autonome des transports parisiens, pour les emprises dont elle est propriétaire dans l'enceinte d'un pôle d'échange multimodal, réalisent des stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024. La liste des gares et des pôles soumis à cette obligation est établie par décret prenant en compte l'importance de la gare, le caractère multimodal du pôle ainsi que la présence d'aménagements cyclables.

« Le nombre, les règles liées à l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol sont fixés par décret. Ces équipements tiennent compte de la fréquentation de la gare et du pôle d'échange concernés, de leur configuration et des possibilités d'y accéder par les différents modes de déplacement.

« Par dérogation au premier alinéa, lorsque pour une gare comprise dans la liste mentionnée au premier alinéa, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens ne dispose pas d'une surface suffisante pour l'installation d'un stationnement sécurisé pour les vélos, l'autorité organisatrice de la mobilité concernée ou Ile-de-France Mobilités, délibère, après concertation avec les autres collectivités territoriales concernées, sur la réalisation du stationnement sécurisé et sur son financement.

« II. - Les propriétaires des pôles d'échanges multimodaux autres que ceux mentionnés au I fixent par délibération prise avant le 1^{er} janvier 2021, en concertation avec les collectivités territoriales concernées, des objectifs en matière de réalisation au plus tard le 31 décembre 2023 des stationnements sécurisés pour les vélos.

« III. - Les stationnements sécurisés sont compatibles avec la planification régionale de l'intermodalité au sens de la section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie

du présent code et de l'article L. 4413-3 du code général des collectivités territoriales et avec le plan de mobilité prévu aux articles L. 1214-1 et L. 1214-9, lorsqu'ils existent. »

CHAPITRE I BIS
ASSURER LA TRANSITION ENERGETIQUE DE L'ENSEMBLE DES PARCS

Article 18 *ter*

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance dans un délai de douze mois toute mesure relevant du domaine de la loi afin de fixer, de manière progressive, des obligations de part minimale des véhicules à faibles émissions, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement, dans les véhicules acquis ou nouvellement utilisés des entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles.

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

Article 18 *quater*

I. – L'article L. 224-7 du code de l'environnement est complété par les dispositions suivantes :

« A partir de 2020, chaque année avant le 1^{er} mars, les débiteurs des obligations instituées par le présent article mettent en ligne publiquement, dans un format défini par voie réglementaire, les éléments suivants :

« a) nombre de véhicules gérés en fin d'année précédente, hors véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, ainsi que le nombre de ces véhicules acquis ou nouvellement utilisés durant l'année précédente ;

« b) nombre total des véhicules à faibles émissions, dont le nombre de ces véhicules renouvelés ou ajoutés durant l'année précédente. »

II. – L'article L. 224-8 du même code est complété par les dispositions suivantes :

« A partir de 2021, chaque année avant le 1^{er} mars, pour les parcs de services de transport publics de personnes réguliers ou à la demande et à partir de 2020 pour les autres parcs, les débiteurs des obligations instituées par le présent article mettent en ligne publiquement, dans un format défini par voie réglementaire, les éléments suivants :

« a) nombre de véhicules gérés en fin d'année précédente, hors véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes, ainsi que le nombre de ces véhicules renouvelés ou ajoutés durant l'année précédente ;

« b) nombre total des véhicules à faibles émissions, dont le nombre de ces véhicules renouvelés ou ajoutés durant l'année précédente. »

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
39/72

CHAPITRE II

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES PROPRES

Article 19

I. – Une partie des coûts de raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public sont couverts par les tarifs d'utilisation des réseaux mentionnés à l'article L. 341-2 du code de l'énergie.

II. – Par dérogation, le niveau maximal de la prise en charge du coût de raccordement prévue au 3° de l'article L. 341-2 est porté à 75 % pour ces infrastructures.

III. – Le niveau de prise en charge peut être différencié en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge et de son niveau de puissance. Il est arrêté par le ministre chargé de l'énergie après l'avis de la Commission de régulation de l'énergie.

IV. – Le chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« L'activité de recharge de véhicule électrique

« Art. L. 334-4. – L'activité de recharge, pour laquelle l'opérateur s'approvisionne en totalité, pour les besoins de cette activité, auprès d'un fournisseur titulaire de l'autorisation prévue à l'article L.333-1, ne constitue pas une activité d'achat pour revente aux clients finals au sens de l'article L. 333-1 mais une prestation de service. »

V. – Les articles L. 111-5-3 et L. 111-5-4 du code de la construction et de l'habitation sont remplacés par les articles suivants :

« Art. L. 111-5-3. – Le pré-équipement d'un parc de stationnement est défini comme l'ensemble des dispositions hors câblage des installations, qu'il convient de prendre en compte pour faciliter économiquement et techniquement l'installation ultérieure de l'infrastructure de recharge électrique. La mise en place de gaines techniques, de tranchées, ou de chemins de câble permet de satisfaire à l'obligation.

« Art. L. 111-5-4. – Tous les bâtiments nouvellement construits ou rénovés de façon importante, équipés de parc de stationnement de plus de dix places, comprennent un pré-équipement de tout ou partie des places de stationnement permettant une mise en place ultérieure d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Pour les ensembles d'habitation, toutes les places de stationnement sont pré-équipées, et l'installation permet un décompte individualisé des consommations.

« Pour les bâtiments dont l'usage principal n'est pas l'habitation, une place sur cinq devra être pré-équipée et 2 % de ces places sont réservées et dimensionnées pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place. Dans ces bâtiments, au moins une place, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipée pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. »

VI. – Après l'article L. 111-5-4 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-5-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-5. – Les bâtiments existants étant soumis à l'obligation prévue à l'article L.111-5-4 sont ceux faisant l'objet d'une rénovation concernant le parc de stationnement ou les infrastructures électriques du bâtiment et dont le montant des travaux afférents représente un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain qu'il occupe.

« La réalisation des travaux relatifs aux infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables est facultative si ceux-ci génèrent des coûts dépassant 7 % du montant total des travaux de rénovation du bâtiment.

« La réalisation des travaux n'est pas obligatoire lorsque les bâtiments sont situés dans les départements et régions d'outre-mer ou dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental. Cette exemption vaut si la réalisation de ces travaux est susceptible de créer des problèmes majeurs pour le système énergétique local et de compromettre la stabilité du réseau local.

« Les bâtiments alimentés par un micro réseau isolé au sens de la directive européenne 2009/72/EC peuvent être également être exemptés de la réalisation des travaux. »

VII. – Les dispositions du II du présent article sont applicables jusqu'au 1^{er} janvier 2022.

Article 19 bis

I. – A l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, après les mots : « installations électriques », le mot : « intérieures » est supprimé.

II. – Au premier alinéa de l'article L. 111-6-4 du code de la construction et de l'habitation, après les mots : « occupant de bonne foi » sont insérés les mots : « des places de stationnement ».

III. – À l'article L. 111-6-5 du même code, les mots : « à l'intérieur » sont supprimés.

IV. – Les articles L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation dans leur rédaction issue du présent article deviennent respectivement les articles L. 111-3-3 et L. 111-3-4 et sont ajoutés à la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du même code.

V. – Les dispositions de l'article 24-5 de la loi n° 65-557 mentionnée au I, dans leur rédaction issue de ce même I, sont applicables à compter de la première assemblée générale convoquée au moins trois mois après la promulgation de la présente loi.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
41/72

Article 20

I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance 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. Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de douze mois à compter de la publication de l'ordonnance.

II. – L'article L. 453-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa, le raccordement d'une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé respectant les conditions définies par décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, peut s'effectuer sur le réseau de transport. »

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROMOTION DES USAGES PROPRES ET À LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION

Article 21

I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « à vélo ou à vélo à assistance électrique » sont remplacés par les mots : « accomplis au moyen d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique personnel ou en covoiturage en tant que passager », les mots : « d'une « indemnité kilométrique vélo » » sont remplacés par les mots : « d'un « forfait mobilités durables » et les mots : « le montant est fixé » sont remplacés par les mots : « les modalités sont fixées » ;

2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé : « Le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celle prévue aux articles L. 3261-2 et L. 3261-3. ».

II. – Le b du 19° *ter* de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au b, les mots : « dans la limite globale de » sont insérés les mots : « 400 € par an, dont » ;

2° L'alinéa est complété par les mots : « au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».

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

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

Article 22

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
42/72

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

2° Les mots : « dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans ».

3° Le III est ainsi modifié :

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

b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

c) Il est complété par les dispositions suivantes :

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

« Lorsqu'il est décidé d'appliquer, sur tout ou partie du territoire d'une commune, les mesures arrêtées en application du présent article sur le territoire d'une collectivité territoriale limitrophe, l'étude prévue au présent III peut reposer sur des estimations calculées à partir de celle réalisée pour cette collectivité limitrophe. »

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

« 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4, un plan d'action pour atteindre 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 l'atteinte des objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.

« Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, au sein du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnées à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. L'étude est complétée par l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.

« L'instauration d'une zone à faibles émissions telle que définie à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

43/72

intercommunale à fiscalité propre compétent, tel que précisé par voie réglementaire. Le III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ne s'applique pas lorsque les restrictions prévues ne diffèrent pas de manière substantielle des restrictions étudiées dans l'étude de préfiguration mentionnée au deuxième alinéa du présent 3°.

« En cas de non atteinte des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques le plan d'action est renforcé dans un délai de dix-huit mois. »

III. – Lorsque l'élaboration d'un plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement a été commencée avant l'entrée en vigueur de la présente loi et que le plan climat-air-énergie territorial ne comporte pas de plan d'action conforme au 3° de ce même article L. 229-26 dans sa rédaction issue de la présente loi, un tel plan d'action est adopté dans un délai :

1° D'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour les métropoles et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées sur leur territoire ;

2° De deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère mentionné à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

Article 22 bis

Après l'article L. 2213-6-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-6-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-6-2. - 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 compétents en matière de constatation des infractions aux règles de circulation de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale dont l'autorité compétente a institué une zone à faibles émissions.

« II. - La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police, au vu d'une étude du trafic et de la pollution atmosphérique au sein de la zone à faibles émissions.

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

« L'autorisation ne peut être délivrée que si :

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

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

« 3° Les lieux d'implantation 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.

« Lorsqu'il est envisagé de recourir à des dispositifs de contrôle mobile, il est tenu compte, le cas échéant, pour apprécier le respect des conditions mentionnées aux 1° à 3° ci-dessus, des dispositifs fixes déjà autorisés.

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

« Les traitements automatisés mentionnés à l'alinéa précédent 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. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I, les données relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement. Les données relatives aux autres véhicules ne peuvent être conservées que pour une durée n'excédant pas huit jours, sous réserve des besoins d'une procédure pénale ou douanière. Lorsque ces données permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
45/72

« 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 des occupants du véhicule.

« Seuls les agents de police municipale des communes et établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au premier alinéa ont accès aux données issues des traitements prévus par ce même alinéa.

« Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'Etat, seuls les agents de police municipale des collectivités et établissements concernés peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction relatives aux véhicules susceptibles d'être en infraction aux règles de circulation qu'ils sont chargés de contrôler.

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

Article 22 *ter*

I - L'article 1609 *quater* A du code général des impôts est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1609 *quater* A. - I. - Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, une taxation des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée "tarif de congestion", peut être instituée par l'autorité organisatrice de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, pour limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales.

« Le tarif de congestion est perçu lors du franchissement des limites d'un périmètre géographique déterminé.

« Le produit du tarif de congestion est affecté à l'autorité organisatrice de la mobilité.

« II. - Le tarif de congestion est institué par délibération de l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports après concertation du public selon les modalités mentionnées au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

« La délibération fixe le périmètre géographique dont le franchissement est soumis au tarif de congestion.

« La délibération peut prévoir des périodes ou des situations dans lesquelles le tarif n'est pas perçu.

« Le projet de délibération, accompagné d'une étude des effets attendus sur le trafic routier, les services de transport et de mobilité, la mobilité des personnes et le transport de marchandises, l'économie et la qualité de l'air, ainsi que les mesures d'accompagnement notamment en matière de services de mobilité, est soumis pour avis aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi qu'aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre limitrophes.

« Cette étude justifie la proportionnalité de la mesure envisagée au regard de ses effets sur les objectifs mentionnés au premier alinéa du I.

« Lorsque la zone géographique au sein de laquelle l'autorité mentionnée au I envisage d'instaurer un tarif de congestion comporte totalement ou partiellement une zone à faibles émissions créée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, cette étude comporte une appréciation distincte des effets attendus de la mesure par rapport à ceux attendus ou constatés de la zone à faibles émissions.

« III. - Le tarif de congestion est dû par le propriétaire du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail, d'un contrat de location ou de tout autre type de contrat de mise à disposition de l'usage du véhicule, le tarif est dû par l'utilisateur désigné par le contrat. Le bailleur demeure solidairement responsable du paiement du tarif.

« IV. - Les modalités de calcul et le montant du tarif de congestion sont fixés, pour chaque catégorie de véhicules, par une délibération de l'autorité mentionnée au I.

« Le montant du tarif est déterminé de manière forfaitaire pour chaque entrée dans la zone soumise au tarif.

« Pour les véhicules légers, ce montant est au plus égal à 2,50 euros.

« Pour les véhicules autres que des véhicules légers, il peut être appliqué un coefficient multiplicateur au plus égal à 4 selon la catégorie du véhicule.

« Ces montants peuvent être multipliés par deux pour les tarifs de congestion institués dans des unités urbaines de plus de 500 000 habitants.

« La délibération de l'autorité peut prévoir des tarifs réduits ou la gratuité pour tenir compte de la situation particulière de certains usagers, notamment ceux dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans la zone soumise à tarif de congestion.

« Elle peut également prévoir des tarifs réduits pour tenir compte soit de l'incidence du véhicule et des modalités de transport sur la pollution de l'air et les nuisances environnementales, soit du niveau de congestion ou de pollution de l'air de la zone. Dans le cas où le périmètre ou les voiries soumis au tarif de congestion sont inclus dans une agglomération mentionnée à l'article L. 222-4 du code de l'environnement, ces montants peuvent être doublés.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
47/72

« Elle détermine également le montant que doivent acquitter les usagers qui souscrivent le forfait mentionné au deuxième alinéa du V. Pour les véhicules légers, ce montant est au plus égal à 2,50 euros par jour et peut être modulé dans les conditions définies aux quatre alinéas précédents.

« V.- L'autorité mentionnée au I met à la disposition des usagers un téléservice leur permettant de s'acquitter du montant du tarif préalablement au franchissement du périmètre de la zone.

« Elle permet aux usagers de souscrire des forfaits couvrant l'ensemble des entrées dans la zone pour une durée d'une journée et des durées plus longues.

« L'autorité peut proposer aux usagers ayant souscrit un tel forfait l'utilisation d'un dispositif électronique embarqué conforme aux dispositions de la section 1 du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière relatives au service européen de télépéage, exclusif de toute géolocalisation. Lorsque ce type d'équipement est proposé, aucune donnée relative aux passages du véhicule concerné ne peut être conservée et les dispositifs mentionnés au VII aux fins de contrôle de l'acquiescement du tarif ne peuvent être utilisés que pour les seuls véhicules ne disposant pas d'un tel équipement.

« VI. - Sont exemptés du tarif de congestion :

« 1° Les véhicules d'intérêt général ;

« 2° Les véhicules du ministère de la défense ;

« 3° Les véhicules assurant un service public de transport.

« VII. - L'instauration du tarif de congestion est précédée d'au moins un mois par une campagne d'information locale par tous moyens appropriés. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre géographique d'application du tarif, les modalités de calcul, les modalités techniques mises en œuvre pour son recouvrement ainsi que les droits d'accès et de rectification des données enregistrées. Elle comporte une information sur les transports publics de personnes mis à disposition.

« Une signalisation relative à l'existence d'un périmètre géographique dont le franchissement est soumis au tarif de congestion et aux modalités de paiement préalablement à l'entrée dans cette zone est apposée :

« 1° A chaque entrée de ce périmètre ;

« 2° En amont de chaque entrée de ce périmètre, à une distance permettant aux conducteurs de le contourner.

« VIII. - Aux fins du contrôle de l'acquittement du tarif, l'autorité mentionnée au I est autorisée à mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, exclusifs de toute géolocalisation, associés à un traitement automatisé de données à caractère personnel, dans les conditions prévues au présent article et dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Lorsque le tarif prend en compte la contribution du véhicule à la limitation de la pollution atmosphérique, le traitement mentionné à l'alinéa précédent peut comporter une 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. Cette consultation ne porte que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peut avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

« Lorsque les données recueillies au moyen des dispositifs mentionnés au premier alinéa du présent VIII permettent l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification. Elles sont traitées immédiatement après leur collecte afin de vérifier si le tarif a été acquitté dans les conditions prévues au V ou si le véhicule est exempté du tarif en application du VI. Lorsque tel est le cas, les données sont supprimées sans délai.

« A la seule fin de permettre le recouvrement du tarif et des pénalités dus à raison des véhicules ayant circulé dans le périmètre géographique soumis au tarif de congestion sans que le montant du tarif ait été préalablement acquitté, le traitement mentionné au premier alinéa peut comporter une consultation des données de l'identification des véhicules prévue à l'article L. 330-1 du code de la route.

« Dans tous les cas, les données permettant le calcul du tarif et des pénalités ne peuvent être conservées que pour la durée strictement nécessaire à la liquidation et au recouvrement du tarif et des pénalités dus, et au maximum pendant une durée de huit jours, sans préjudice des nécessités liées au traitement des contestations s'y rapportant.

« IX. - Toute irrégularité ayant pour but ou pour résultat d'éluder ou de compromettre le recouvrement de la taxe est constitutive d'un manquement et est punie.

« Lorsqu'un manquement tel que mentionné à l'alinéa précédent est constaté et en l'absence d'une réclamation assortie d'une demande de sursis de paiement, le redevable fait l'objet d'une pénalité fiscale égale à cinq fois le montant du tarif non acquitté.

« Le non-paiement du tarif et des pénalités fiscales ou l'existence de plus de deux incidents de paiement à l'intérieur d'une période de 12 mois constituent des contraventions de la quatrième classe.

« X. - Le président de l'autorité qui a institué le tarif est compétent pour émettre des états exécutoires pour recouvrer le tarif et les pénalités fiscales mentionnées au IX.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
49/72

« Les agents de cette autorité, commissionnés et assermentés à cet effet, sont compétents pour percevoir directement le montant du tarif. Ils sont également compétents pour constater les infractions relatives au tarif par procès-verbaux.

« En vue du recouvrement du tarif impayé et des pénalités fiscales tel que mentionné au IX, un titre exécutoire est émis, le cas échéant, par voie électronique par un ordonnateur désigné par l'autorité. Ce titre mentionne le montant du tarif et celui des pénalités.

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

II. - Après le 5° bis de l'article L. 330-2 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 5° ter Aux agents habilités de l'établissement public de l'Etat chargé de participer aux opérations nécessaires à la délivrance du titre exécutoire prévu par l'article 1609 quater A du code général des impôts ou à l'émission du titre exécutoire prévu au même article ; ».

CHAPITRE IV AMÉLIORER CONTRÔLE DES ACTEURS DU MARCHÉ

Article 23

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 rechercher, constater et sanctionner les infractions et les manquements à la réglementation applicable à la mise sur le marché des véhicules à moteur et des pièces détachées qui leur sont destinées, et prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions. Cette réglementation comprend notamment :

1° Les dispositions du titre I^{er} et du chapitre I^{er} du titre II du livre III du code de la route ;

2° La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ;

3° Le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;

4° Le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

5° Le règlement (UE) n° 2018/ 858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules,

modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE ;

6° Les actes délégués et d'exécution adoptés pour l'application des règlements (UE) mentionnés aux 2° à 5° ;

7° Les règlements annexés à l'accord concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements.

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

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le 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 que les actes délégués et d'exécution adoptés pour son application, pour rechercher, constater et sanctionner les infractions et les manquements aux dispositions de ce règlement et pour prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

III. – A l'article L. 130-6 du code de la route, après les mots : « L. 317-1 à L. 317-4-1 », sont insérés les mots : « L. 318-3, ».

Article 23 bis

I. - L'article L. 112-11 du code de l'urbanisme est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 112-11. - Les promesses de vente et les actes authentiques de vente des immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation et des immeubles non bâtis destinés à la construction d'un immeuble à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation, d'une part, et les contrats de location portant sur des immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation, d'autre part, situés dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit, mentionnent la zone de bruit dans laquelle l'immeuble se situe, dans les conditions prévues respectivement à l'article L. 271-7 du code de la construction et de l'habitation et à l'article 3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986. »

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

51/72

II. - Après le douzième alinéa de l'article 3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le local est situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit tel que prévu à l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, le contrat de location mentionne la zone de bruit dans laquelle il se situe, ainsi que l'adresse du service d'information en ligne sur lequel le locataire peut consulter le plan d'exposition au bruit et la possibilité de consulter ce plan à la mairie de la commune dans laquelle le local se situe. Le locataire ne peut se prévaloir à l'encontre du bailleur des informations mentionnées dans cette clause, qui n'ont qu'une valeur informative. »

III. - Le chapitre unique du titre VII du livre deuxième du code de la construction et de l'habitation est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3 : Information de l'acquéreur immobilier relative à l'exposition au bruit »

« Art. L. 271-7. - Toute promesse de vente ou, à défaut de promesse, tout acte authentique de vente, d'un immeuble bâti à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation, ou d'un immeuble non bâti destiné à la construction d'un immeuble à usage d'habitation ou à usage professionnel et d'habitation, situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit tel que prévu à l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, mentionne la zone de bruit dans laquelle l'immeuble se situe.

« L'acte mentionne également l'adresse du service d'information en ligne sur lequel l'acquéreur peut consulter le plan d'exposition au bruit ainsi que la possibilité de consulter ce plan à la mairie de la commune dans laquelle l'immeuble se situe.

« En cas de vente publique, les mentions précitées sont inscrites dans le cahier des charges.

« L'acquéreur ne peut se prévaloir à l'encontre du vendeur des informations contenues dans la mention prévue au premier alinéa, qui n'a qu'une valeur informative. »

TITRE III B1S

PROGRAMMATION ET FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

Article 23 *ter* A

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

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

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

2° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes 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 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 *ter* B

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
53/72

I. - Il est institué auprès du ministre chargé des transports un Conseil d'orientation des infrastructures, chargé de :

1° Remettre au Gouvernement un rapport d'orientation sur la programmation des investissements, au plus tard le 30 juin 2022 puis tous les cinq ans ;

2° Répondre à toute sollicitation du ministre chargé des transports en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements dans les transports.

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

Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont fixés par décret.

II. - L'article L. 1111-7 du code des transports est abrogé.

Article 23 *ter*

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

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

1° La création d'un établissement public local en substitution de l'établissement public national créé en application de l'ordonnance du 21 avril 2016 susmentionnée, aux fins de réalisation d'une infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit et de développement économique en lien avec cette infrastructure. Le conseil de surveillance de cet établissement public local comprend notamment des représentants de collectivités territoriales participant au financement du projet, de l'Etat et d'établissements publics de l'Etat ;

2° Le transfert entre l'établissement public national et l'établissement public local mentionnés au 1° de la maîtrise d'ouvrage et de l'ensemble des actes, droits et obligations de toute nature, y compris celles relatives aux personnels, antérieurement existants ;

3° La définition des relations entre l'établissement public local mentionné au 1° et Voies navigables de France, notamment pour adapter ou déroger aux règles applicables en matière de commande publique afin de permettre aux deux établissements publics de coopérer sur des missions d'intérêt général qu'ils souhaitent exercer en commun ou de conclure des mandats de maîtrise d'ouvrage publique afin de modifier ou d'intervenir sur des sections du réseau fluvial existant géré par Voies navigables de France et compris dans l'infrastructure fluviale mentionnée au 1° ;

4° L'adaptation des 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 à son développement économique.

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.

TITRE IV SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

CHAPITRE I^{er} RENFORCER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

Article 24

I – Le code de la route est ainsi modifié :

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

2° Après le titre III du livre I^{er} de la partie législative du code de la route, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé :

« TITRE III *ter*
« **SIGNALEMENT DES CONTRÔLES ROUTIERS PAR LES SERVICES**
« **ÉLECTRONIQUES D'AIDE À LA CONDUITE OU À LA NAVIGATION**

« Art. L. 130-11. – I. – Lorsqu'est réalisé sur une voie ouverte ou non ouverte à la circulation publique un contrôle routier impliquant l'interception des véhicules et destiné à procéder soit aux opérations prévues par les articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou par les articles 78-2-2 ou 78-2-4 du code de procédure pénale, soit à vérifier que les conducteurs ou passagers ne font pas l'objet de recherches judiciaires ou administratives, il peut être interdit par l'autorité administrative à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, de rediffuser au moyen de ce service tout message ou toute indication émis par les utilisateurs de ce service dès lors que cette rediffusion est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle.

« L'interdiction de rediffusion mentionnée au premier alinéa consiste, pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, à occulter, pendant une durée déterminée qui ne peut excéder trois heures si le contrôle routier concerne une opération prévue par les articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou vingt-quatre heures s'il concerne une autre opération mentionnée au premier alinéa, pour toutes les voies ou portions de voies permettant de se soustraire au contrôle qui lui sont communiquées par l'Etat, tous les messages et toutes les indications qu'il aurait autrement normalement diffusés vers les utilisateurs..

« Cette interdiction ne s'applique pas, sur le réseau routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, aux événements ou circonstances prévus par l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour les fournitures, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

55/72

« II. – Les modalités de détermination des voies ou portions de voies et les modalités de la communication aux exploitants de service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation mentionnées au I, ainsi que les conditions mises en place pour assurer la sécurité des informations sur les voies ou portions de voie communiquées en application de ces mêmes dispositions sont définies par un décret en Conseil d'Etat.

« III. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait, pour tout exploitant mentionné au présent article :

« 1° De contrevenir à l'interdiction de diffusion mentionnée au I dès lors qu'elle lui aura été communiquée dans les conditions prévues par le décret en Conseil d'Etat mentionné au III ;

« 2° De diffuser les informations qui lui auront été communiquées en application du II, ou de les exploiter à une autre fin que celle prévue au I. » ;

3° Avant l'article L. 211-1, il est inséré un article L. 211-0-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 211-0-1. – I – Saisi d'un procès-verbal constatant l'infraction de violence ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal contre un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou un examinateur, agent public ou contractuel, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le représentant de l'Etat dans le département où cette infraction a été commise peut à titre provisoire, s'il n'estime pas devoir procéder au classement, interdire à l'auteur des faits, de se présenter à l'examen du permis de conduire. La durée de l'interdiction ne peut excéder six mois.

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

« La mesure ordonnée par le représentant de l'Etat dans le département est considérée comme non avenue en cas d'ordonnance de non-lieu ou de jugement de relaxe.

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

4° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

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

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

5° L'article L. 224-1 du code de la route est ainsi modifié :

a) Au sixième alinéa, après les mots : « d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne » sont insérés les mots : « et en cas d'accident ayant occasionné un dommage corporel » et après les mots : « d'intersection » sont insérés les mots : «, d'usage du téléphone tenu en main » ;

b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les officiers et agents de police judiciaire ainsi que les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale, lorsque le véhicule est intercepté, retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur ayant commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenue en main si l'une des infractions dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat a été commise simultanément à cette infraction. » ;

6° L'article L. 224-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

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

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

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

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

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

« 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément à une autre infraction dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article L. 224-1.

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

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3

57/72

7° A l'article L. 224-3, les mots : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacés par les mots : « au I » ;

8° 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 » ;

9° 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 » ;

10° A l'article L. 224-13, après les mots : « ou d'interdiction de délivrance du permis de conduire » sont insérés les mots : « ainsi que l'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;

11° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :

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

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

12° Après le 7° du I de l'article L. 234-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

13° Après le 6° du II de l'article L. 234-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

14° 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 pour 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. À l'issue de cette période d'interdiction, la commission médicale se prononce sur l'aptitude médicale à la conduite de l'intéressé. » ;

15° L'article L. 234-14 est abrogé ;

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

17° Après le 7° du II des articles L. 235-1 et L. 235-3, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

18° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Dès lors qu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ou une infraction de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré, de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,8 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre ou de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée, le représentant de l'Etat dans le département où cette infraction a été commise peut faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Il en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire. » ;

b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Si les épreuves de dépistage prévues à l'article L. 235-2 se révèlent positives, le représentant de l'Etat dans le département peut également faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule. Si les vérifications prévues au même article permettent 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 maintenues dans les conditions prévues à l'alinéa suivant. Si les vérifications 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 levées. » ;

c) 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 troisième alinéa. 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. » ;

19° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Après le 17°, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

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

b) Après le 18°, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
59/72

« 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'Etat de participer au traitement des appels d'urgence » ;

20° Après l'article L. 343-1, il est inséré un article L. 343-2 ainsi rédigé :

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

«

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

» ;

21° Après l'article L. 344-1, il est inséré un article L. 344-1-1 ainsi rédigé :

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

«

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

»

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

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

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

IV. – Après le premier alinéa de l'article L. 3341-4 du code de la santé publique, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les débits de boissons à emporter, ces dispositifs sont proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques. »

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

VI. – 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 promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route applicables aux véhicules en fourrière afin :

1° Que certains véhicules, en raison de leur état, fassent l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation, puissent être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux et que cette interdiction de circulation ne puisse être levée qu'après l'intervention d'un expert ;

2° De remplacer, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules laissés en fourrière, l'intervention de l'expert par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et de leur motif de mise en fourrière.

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

Article 24 bis

I. - Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

« La convention à durée déterminée mentionnée à l'article L. 1221-3 peut prévoir la descente à la demande. »

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

« Art. L. 1631-5. - Peuvent recourir à des équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs :

« 1° Les exploitants de services de transport public collectifs de personnes soumis à la deuxième partie du présent code ;

« 2° Les gestionnaires d'infrastructures soumis à la deuxième partie du présent code ;

« 3° Les gestionnaires de gares de voyageurs soumis à la deuxième partie du présent code ;

« Ces équipes font l'objet par l'autorité administrative compétente d'une certification technique relative à leurs environnements de travail spécifiques. »

Article 24 ter

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

« Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce dans les emprises immobilières relevant de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain et 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 ainsi que dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
61/72

« 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 le cadre de l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'aux échéances prévues audit article.

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

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

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

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

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

II. Le septième alinéa du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Article 24 *quater*

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

1° Intégrer les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le 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 ;

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

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

CHAPITRE II
AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME, FLUVIAL ET FERROVIAIRE

Article 25

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

« Art. L. 5312-14-1. – Dans le cadre de la mise en œuvre de 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.

« Elles peuvent comprendre des clauses financières liées à des critères environnementaux, de trafic ou d'activité portuaire.

« Lorsque le contrat a pour objet de satisfaire des besoins spécifiques exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concessions, 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.

« Dans les deux cas, les conventions peuvent prévoir qu'à leur échéance le grand port maritime acquiert dans des conditions qu'elles définissent 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.

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

II. – L'article L. 5713-1-1 du code des transports est complété par un 5 *bis*^o ainsi rédigé :

« 5 *bis*^o Au quatrième alinéa de l'article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du code des transports » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l'article L. 5312-2 du présent code. »

Article 25 *bis*

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Permettre la navigation d'engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance en définissant le statut de ces engins ou navires, l'inscription sur un registre, le régime de responsabilité et d'assurance, les règles relatives à la navigation maritime, les sanctions, la définition de l'entreprise d'armement maritime, la définition de l'équipage, l'exercice de la profession et du commandement, le droit du travail et le régime social applicable, les conditions sociales du pays d'accueil ;

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
63/72

2° Limiter le permis d'armement défini aux chapitres I et II du titre 3 du livre II de la 5^{ème} partie du code des transports aux navires professionnels et préciser son contenu et ses modalités de délivrance ;

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 ; mettre à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites et aux déplacements à l'étranger, réalisés par l'autorité administrative ;

4° Prendre les mesures nécessaires à la transposition ou l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007, du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 , des amendements à la convention Marpol relatifs à la navigation dans les eaux polaires, de la Convention du travail maritime conformément aux amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 adoptés par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014, de la Directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, de la Directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 , du règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 , de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005, et compléter la transposition de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail en tant qu'elle concerne l'activité des services privés de recrutement et de placement de gens de mer ;

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 différentes de celles des marins affiliés au régime spécial des marins et ce, dans l'objectif de garantir aux personnes concernées, déjà affiliées à un régime de sécurité sociale, une continuité de couverture sociale et, pour ces professionnels, déterminer le droit du travail applicable ; 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 ;

6° Définir la durée du travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 du code des transports, définir 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 de dérogation ; simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du code des transports ;

7° Adapter les règles relatives au bateau, à la navigation intérieure et au transport fluvial pour clarifier les régimes applicables aux établissements flottants, à la délivrance des titres de navigation, au jaugeage, aux contrôles et aux sanctions des usagers de la voie d'eau notamment pour la consommation d'alcool et de produits stupéfiants et pour la perception des péages, pour dématérialiser la procédure de déclaration de chargement et pour mettre en place des règles de conduite spécifiques à la Guyane ;

8° Moderniser les outils juridiques et missions attribués à Voies navigables de France de façon à lui permettre d'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en lui transférant la propriété des biens du domaine public fluvial et du domaine privé de l'Etat après déclassement ; d'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'Etat et de son domaine propre ; et 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 ;

9° Étendre 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 ;

10° Simplifier les procédures et prendre les mesures de cohérence relatives à ces mesures ;

11° Étendre, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, ces mesures dans les collectivités d'outre-mer et prévoir leur adaptation aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que leur extension et leur adaptation aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'Etat, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II.- L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Les ordonnances mentionnées aux 2° à 11° du I du présent article 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 au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant celui de la publication des ordonnances.

Article 26

Après la sous-section 7 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est inséré une sous-section 8 ainsi rédigée :

« Sous-section 8

« Dispositif en faveur du fret ferroviaire

« Art. L. 2111-27. – L'Etat peut instaurer un dispositif visant à prendre en charge une part des coûts de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des opérateurs de service de transport de fret, permettant de favoriser ce mode de transport par rapport à d'autres modes qui présentent des externalités négatives plus importantes, tel que le transport routier de marchandises.

« Les modalités de mise en œuvre de ce dispositif de compensation sont fixées par voie réglementaire. »

CHAPITRE III

OUTILS DE FINANCEMENT ET DE RÉGULATION ET DE MODERNISATION

Article 27

I. – L'article L. 2142-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2142-1. – L'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé "Régie autonome des transports parisiens" est chargé de l'exploitation des réseaux et des lignes

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
65/72

de transport collectif de personnes qui lui a été confiée dans la région Ile-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6. »

II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2142-2. – Dans la région Ile-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnées à l'article L. 2142-1 ou fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement aux missions définies à l'article L. 2142-1 ou au présent article, notamment toute opération d'aménagement et de développement connexe aux infrastructures de transport ou aux enjeux de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »

III. – L'article L. 2142-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« En dehors de la région Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut, par l'intermédiaire de filiales, exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2, dans le respect des règles de concurrence. » ;

2° Le deuxième alinéa est supprimé.

IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route peuvent bénéficier de compensation dans le respect des dispositions de ce même règlement. » ;

2° Au dernier alinéa, les mots : « régie » sont remplacés par les mots : « Régie autonome des transports parisiens ».

Article 27 bis

I. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

« Chapitre VI : Dispositions propres aux services de bus organisés par Ile-de-France mobilités

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

« Il prévoit des dispositions particulières pour prendre en compte les contraintes spécifiques d'exploitation des services de transport par autobus dans le périmètre géographique de la ville de Paris ainsi que des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ou dont les parcours des lignes de transport par autobus sont majoritairement effectués dans ce périmètre.

« II. - La convention collective du transport public urbain étendue est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.

« Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation des entreprises mentionnées au second alinéa du I du présent article.

« *Art. L. 3316-2.* - Un arrêté du ministre chargé des transports peut, sur proposition de l'autorité organisatrice des transports, exclure de ce périmètre ou y inclure des communes situées dans la région Île-de-France dès lors que la densité de population de la commune est supérieure à un seuil défini par voie réglementaire et la distance de cette commune à la ville de Paris est inférieure à un seuil défini par voie réglementaire.

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

« *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 au I de l'article L. 3314-4, peuvent compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
67/72

II. - Après l'article L. 3111-16 du code des transports, il est inséré un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-1. - Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau.

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

III. - Les dispositions du I entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 27 *ter*

I. - L'article L. 130-7 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. »

II. - Après le chapitre VI du titre III du livre II du code de la route, il est inséré un chapitre 7 ainsi rédigé :

« Chapitre 7 : *Délit de non-paiement d'habitude des péages* »

« Art. L. 237-1. - I. - Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle, tel que ce terme est défini au II, le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

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

« Pour l'application de l'alinéa précédent, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »

III. - L'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa du II est complété par les dispositions ainsi rédigées : « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage en flux libre, si le versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à dix jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage. » ;

2° Au troisième alinéa du II, après les mots : « indemnité forfaitaire, » sont insérés les mots : « le cas échéant minorée, » ;

3° Le dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code de procédure pénale est complété par les dispositions suivantes :

« Par exception au premier alinéa du I de l'article L. 322-1 du code de la route, 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 28

I. – Les chapitres III et IV du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports sont ainsi modifiés :

1° L'article L. 5343-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La commission paritaire nationale de l'emploi recense, par port, les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels. 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. » ;

2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :

a) Au quatrième alinéa les mots : « au 1° de l'article L. 5343-9 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 5343-2 » ;

b) Au cinquième alinéa, les mots : « lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, » sont remplacés par les mots : « dans les autres cas que ceux prévus au quatrième alinéa du présent article, le président de la Caisse de compensation des congés payés, après avis de la commission paritaire spéciale instituée par l'article L. 5343-21 » ;

3° L'article L. 5343-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés de sa situation dans les conditions fixées par les partenaires sociaux au niveau de chaque place portuaire concernée.

« Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
69/72

4° L'article L. 5343-15 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents dans chaque port ne peut dépasser un pourcentage fixé en fonction du nombre de vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Il peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Ce pourcentage est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;

5° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », les mots : « au 1° de l'article L. 5343-9 » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 5343-2 » et les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

b) Au deuxième alinéa les mots : « du bureau central de la main d'œuvre » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés après avis de la commission paritaire spéciale instituée à l'article L. 5343-2 1 », et les mots : « après consultation de ce bureau, » sont supprimés ;

c) Au troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés après avis de la commission paritaire spéciale instituée à l'article L. 5343-21 », et les mots : « , après consultation du bureau, » sont supprimés ;

6° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « , dans le cadre du bureau central de la main d'œuvre » sont supprimés ;

7° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, 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 transports » ;

8° L'article L. 5343-21 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « où existe un bureau central de la main-d'œuvre » sont remplacés par les mots : « qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents » et les mots : « au comité d'entreprise prévu à l'article L. 2322-1 de ce code et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévu à l'article L. 4611-1 » sont remplacés par les mots : « au comité social et économique prévu à l'article L. 2311-1 » ; les mots : « l'organisme constitué par les entreprises de chaque port en application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 72-1169 du 23 décembre 1972 garantissant aux travailleurs salariés une rémunération minimale » sont remplacés par les mots : « la caisse de compensation des congés payés. » ;

b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 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 conformément à l'article L. 5343-16 et pour donner les avis prévus aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16. » ;

9° L'intitulé de la section 3 du chapitre III est ainsi modifié : « Section 3 : Missions des caisses de compensation des congés payés ».

10° L'article L. 5343-23 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5343-23. – Les conditions d'application des dispositions du présent chapitre, notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers et les missions exercées par les caisses de compensation des congés payés, sont fixées par voie réglementaire. »

II. – Les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre III du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports sont abrogées et les sous-sections 3, 4 et 5 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 de la présente loi.

III. – Les articles L. 5343-8 à L. 5343-14 du code des transports sont abrogés.

IV. – La section 1 du chapitre IV du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est abrogée.

V. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers prévue à l'article L. 5343-9 du code des transports est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard six mois après la publication de la présente loi au Journal Officiel de la République française. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est désigné dans les conditions fixées par décret. Lors de la 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 devront être ramenés à leur équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des comptes débiteurs est effectué au prorata de la masse salariale déclarée à la caisse par l'entreprise au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds de réserve créé au sein de l'Union des caisses de congés payés des ports.

Ce fonds de réserve est exclusivement affecté à la contribution aux actions entreprises en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et aux fins de garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports. Les modalités d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par voie réglementaire.

Les dispositions prévues aux I, II, III et IV entrent en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers telle que prévue par le premier alinéa.

Article 29

I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :

NOR : TRET1821032L/Rose-1 Rose-2 et Rose-3
71/72

1° Au 1°, après les mots : « de trois mois » sont ajoutés les mots : « , ainsi que , pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration ; » ;

2° Il est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les conditions de définition, par accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »

II. – Après l'article L. 3311-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3311-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3311-2. – Lorsqu'ils ne sont pas directement pris en charge par l'employeur, l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de voyageurs et de marchandises ne peut être portée en-deçà d'un seuil minimal fixé par arrêté pris consécutivement à un accord collectif de branche ou, à défaut, par décret. »

Article 29 bis

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 promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi ayant pour objet de compléter et moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, et notamment de redéfinir les servitudes actuellement applicables, d'autoriser le gestionnaire d'infrastructures à imposer des prescriptions pour préserver la sécurité des installations ferroviaires et des propriétés riveraines, de renforcer certaines interdictions, et de permettre au gestionnaire d'infrastructures d'intervenir en cas de défaillance des riverains.

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

Article 29 ter

I. - Les deux premiers alinéas de l'article L. 6311-1 du code des transports sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« Sous réserve des dispositions particulières relatives à Aéroports de Paris et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, l'Etat est compétent pour créer, aménager et exploiter les aéroports dont il est propriétaire, dans les conditions prévues au présent livre.

« Nonobstant l'article L. 3641-7 et le VII de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales, tout aéroport appartenant à l'Etat qui n'est pas d'intérêt national ou international et qui n'est pas nécessaire à l'exercice des missions de l'Etat est transféré à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales qui en a fait la demande. La liste des aéroports d'intérêt national ou international est fixée par décret en Conseil d'Etat. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de transfert des aéroports aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, notamment les modalités de présentation et d'instruction de la demande et, en cas de pluralité de demandes, les procédures de concertation avec les candidats et de désignation du bénéficiaire du transfert. »

II. - Les dispositions du présent article sont applicables dans les îles Wallis-et-Futuna.

Article 29 quater

I. - L'article L. 6214-5 du code des transports et la dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils sont abrogés.

II. - Le dernier alinéa de l'article L. 6772-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. La section 6 du chapitre II du titre III du livre II est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »

III. - Le dernier alinéa de l'article L. 6782-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. La section 6 du chapitre II du titre III du livre II est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »

IV. - Le dernier alinéa de l'article L. 6792-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II est applicable à dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la loi n° du d'orientation des mobilités. La section 6 du chapitre II du titre III du livre II est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »

N°5 RAPPORT ANNEXÉ À L'AVANT-PROJET DE LOI DES MOBILITÉS

Rapport annexe à la loi de programmation des investissements dans les transports

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

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

I – La programmation des investissements

Cette programmation traduit **des choix et des priorités**.

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

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

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

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

Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les 10 prochaines années. Elle suppose la mise en place de ressources additionnelles pérennes au profit de l'AFITF, à hauteur de 500 M€ par an à partir de 2020. Une actualisation de la trajectoire pourra être réalisée en fonction des modalités précises de mise en œuvre de cette nouvelle ressource ou de l'évolution du

produit des autres ressources affectées à l'AFTIF. Avec cette programmation, les calendriers présentés seront techniquement et financièrement tenus. Il s'agit donc d'une feuille de route précise, tout autant que d'une ambition.

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

- améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;
- contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

1. Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
2. Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
3. Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
4. Développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
5. Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

II – Les programmes d'investissement prioritaires

Priorité n°1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants

L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l'avenir.

Sur le **réseau routier national non concédé**, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

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

Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'Etat). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. **Cela représente +31% de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25% sur le seul quinquennat 2018-2022.** Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70% sur la décennie.

La sécurité et viabilité du réseau constitue l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.

Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

Concernant le **réseau fluvial**, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'Etat, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis

ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.

L'Etat augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.

En matière **ferroviaire**, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'Etat de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.

En complément, l'Etat apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité (notamment de mise en sécurité des passages à niveau), de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan Etat-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire.

Priorité n° 2 – Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains

La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. A l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeure trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Ile-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, TER, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les 10 années à venir (hors Île-de-France), associant Etat, collectivités locales ou SNCF. L'Etat prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'Etat prévoit donc de porter un programme concernant **une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan Etat-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans**, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créniaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est

souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan Etat-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie

La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à **une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active**, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

En zone dense, l'Etat privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).

A cet effet, l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

- 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers politiques de la ville ;
- 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. **L'Etat investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.**

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

Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

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

III - L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40% les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux 5 programmes précédents.

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

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

Parmi les 3 scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario central, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des 10 prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des 5 priorités énoncées précédemment.

C'est donc sur les bases de ce scénario central que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

N°6 EXTRAIT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS DE L'AVANT-PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS PORTANT SUR LA STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT

La présente loi inclut des dispositions de programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

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

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

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

Tout en tenant compte de ces 5 priorités, l'Etat ne renonce pas 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).

L'Etat s'inscrit dans l'approche proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son rapport de février 2018 qui recommande une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

Parmi les 3 scénarios présentés par le COI, l'Etat privilégie pour les grands projets le scénario central. Les besoins de ce scénario au cours des 10 prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des 5 priorités énoncées précédemment. C'est donc sur les bases de ce scénario central que la

réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

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

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

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) vise à répondre à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale. Il permettra de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre France et Espagne sur la façade méditerranéenne. La déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'ensemble du projet a été renouvelée en 2018.

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

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

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

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

La ligne nouvelle entre Rennes et Redon doit permettre de renforcer les transports du quotidien avec une liaison proche d'une heure entre Rennes et Nantes et d'améliorer l'accessibilité du Finistère avec la région parisienne en rapprochant Quimper de Paris de l'objectif des 3 heures. Sur la base du projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest, l'Etat s'engage à étudier en priorité la liaison Rennes - Redon. Les études préliminaires seront engagées dans la période 2018 – 2022.

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

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

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

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

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

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

Enfin, la ligne Paris – Clermont-Ferrand bénéficiera au cours des prochaines d'un programme de modernisation pour améliorer la qualité de service de ses usagers. Cette modernisation se fera dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris – Clermont-Ferrand qui prévoit une refonte de la grille de desserte, le renouvellement complet du matériel roulant (acquisition de 12 rames neuves dans le cadre d'un appel d'offre organisé par l'État), un programme de régénération de l'infrastructure de 760 M€ ainsi qu'un programme de modernisation afin d'améliorer la fiabilité et les temps de parcours. Par ailleurs, l'observatoire de la saturation de la

ligne à grande vitesse Paris – Lyon permettra d'éclairer dans quelle mesure le déploiement de la signalisation ERTMS permet d'éloigner cette perspective de saturation ainsi que l'échéance à laquelle la construction d'un itinéraire ferroviaire Paris – Orléans – Clermont- Ferrand - Lyon alternatif pourrait être nécessaire. Les dispositions seront prises pour réaliser les réservations foncières qui seraient nécessaires, notamment pour les entrées en Ile-de-France et dans la métropole lyonnaise.

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

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

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

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

La liaison Fos – Salon sera également renforcée. Ce renforcement est rendu nécessairement par la croissance des déplacements du quotidien et par la nécessité de faciliter l'accès au Grand port maritime de Marseille. La réalisation d'une phase complémentaire d'études sur un parti d'aménagement non autoroutier moins impactant pour l'environnement et moins coûteux est nécessaire avant de saisir la Commission nationale du débat public. A l'issue du débat public, les études en vue

de l'obtention de la déclaration d'utilité publique seront engagées et menées dans la période 2018 – 2022.

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

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

Enfin, l'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne est une priorité. Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A45, une concertation sera menée afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaire et routière existantes, ainsi que les améliorations permises par le développement de l'intermodalité, du covoiturage et des mobilités douces. L'enveloppe initialement prévue pour le financement par l'État de la nouvelle autoroute est réservée pour financer ces projets alternatifs.

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

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

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

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

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

N°7 TABLE DES SIGLES

AFITF	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CIADT territoire	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CNIL	Commission nationale de l'informatique et des libertés
CNIS	Conseil national de l'information statistiques
CNTE	Conseil national de la transition écologique
COI	Conseil d'orientation des infrastructures
CPNE	Commission paritaire nationale pour l'emploi
DDFE	Délégation aux droits des femmes et à l'égalité
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DSP	Délégation de service public
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
FNTP	Fédération nationale des travaux publics
GAFAM	Google, apple, facebook, amazon, microsoft
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
GNV	Gaz naturel pour véhicules
HCEfh	Haut-Commissariat à l'égalité entre les femmes et les hommes
LGV	Ligne à grande vitesse
LOM	Loi d'orientation des mobilités
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits Énergétiques
MAPTAM	Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi)
NOTRe	Nouvelle organisation territoriale de la République (loi)
PDM	Plan de mobilité
PDU	Plan de déplacements urbains
PIA	Programme d'investissement d'avenir
QVT	Qualité de vie au travail

RATP	Régie autonome des transports parisiens
RSE	Responsabilité sociale des entreprises
SCIC	Société coopérative d'intérêt collectif
SCOP	Société coopérative et participative
SMI	Services multimodaux d'information
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNIT	Schéma national des infrastructures de transport
SUV	Sport utility vehicle
TAD	Transport à la demande
TET	Train d'équilibre du territoire
VTC	Voiture de transport avec chauffeurs
ZFE	Zone à faibles émissions

N°8 NOTES DE FIN DE DOCUMENT

ⁱ Entre autres les avis du CESE «*Pour une réforme globale de la fiscalité locale* », rapportés par MM. Jean-Karl Deschamps et Didier Gardinal (2018) et «*Prélèvements obligatoires, compréhension, efficacité économique et justice sociale* », rapporté par M. Philippe Le Clézio (2005).

ⁱⁱ CESE, Avis *Transition énergétique dans les transports*, rapporté par MM. Bruno Duchemin et Sébastien Genest (2013), avis *Comment promouvoir le dynamisme économique des espaces ruraux*, rapporté par Guillaume de Russé (2015), avis *Place des jeunes dans les territoires ruraux*, rapporté par M. Bertrand Coly et Mme Danielle Even (2017).

ⁱⁱⁱ Source : CGDD, *chiffres clés des transports – édition 2018*, p. 57, mars 2018.

^{iv} Certaines communes ont pris des arrêtés pour limiter cette possibilité à 12 heures ou 24 heures.

^v CESE, *Étude Service civique : quel bilan ? quelles perspectives ?*, rapportée par MM. Julien Blanchet et Jean-François Serres, mai 2017.

^{vi} Avant-projet de loi, article 16.

^{vii} CESE, Avis *Les nouvelles formes du travail indépendant*, rapporté par Mme Sophie Thiéry, novembre 2017, p.13.

^{viii} CESE, Avis *Transition énergétique dans les transports*, rapporté par M. Bruno Duchemin et Sébastien Genest, juillet 2013, p. 17 et 18.

^{ix} Entretien AMF, 24 octobre 2018.

^x Audition de M. Bruno Cavagné par la section.

Dernières publications de la section de l'aménagement durable des territoires



Dernières publications du Conseil économique, social et environnemental



Retrouvez l'intégralité des travaux du CESE sur le site

www.lecese.fr

Imprimé par la Direction de l'information légale et administrative, 26, rue Desaix, Paris 15^e,
d'après les documents fournis par le Conseil économique, social et environnemental.
N° 41118029-001118 - Dépôt légal : novembre 2018

Crédit photo : Istock

LES AVIS DU CESE



Le Premier ministre a saisi le CESE le 12 octobre 2018 sur un avant-projet de loi d'orientation des mobilités, qui adopte une approche transversale, aborde les modes routiers, ferroviaires, fluviaux, à l'exclusion de l'aérien, et inclut nouvelles mobilités et nouveaux usages.

Le CESE met en avant dans son avis 3 principes :

Les nouvelles technologies portent l'espoir d'apporter des solutions de mobilité plus individualisées dans les transports en commun et plus partagées dans l'automobile. C'est une opportunité économique, sociale et environnementale à saisir. L'accès pour toutes et tous à une mobilité durable doit devenir un droit effectif sur tout le territoire.

Le secteur des mobilités, qui est l'un des premiers émetteurs de pollutions en France, doit enclencher d'urgence une politique résolue pour les réduire. Cela nécessite l'effort de toutes et tous, personnes, actrices et acteurs de l'économie, et ne sera acceptable que si cela s'opère dans le cadre d'une justice économique et sociale. La mobilité doit devenir un vecteur du développement durable.

L'évolution des infrastructures des mobilités doit s'inscrire dans ce développement durable et dans un budget réaliste consolidé.

L'avis, par des propositions concrètes de la société civile, invite à conforter la dimension économique, sociale et environnementale de l'avant-projet de loi.

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL

9, place d'Iéna
75775 Paris Cedex 16
Tél. : 01 44 43 60 00
www.lecese.fr

N° 41118-0029

ISSN 0767-4538 ISBN 978-2-11-152213-8



9 782111 522138



Direction de l'information
légale et administrative
Les éditions des *journaux officiels*
www.ladocumentationfrancaise.fr