

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.

« 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 intercommunale 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. » ;

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.

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-I. – 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.

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 : « bénéficiant » 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:

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 rédigé :

« *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.

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 ;

« 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 Ier 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 :

« *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.

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.

« 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.

« 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 billettique

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 billettique 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'utilisateur, 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'utilisateur 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'utilisateur 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

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 :

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.»

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 jurisprudentielle.

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 Ier 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 1er 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 » ;

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'inaptitude, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.

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

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

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

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

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

« Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme 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. »

**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’Etat, 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’Etat.

« 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.

« 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. »

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-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.

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

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.

« 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'État, 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'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement. »

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.

« 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.

« 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,

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

50/72

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. »

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 *BIS* **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
**« SIGNALLEMENT 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.

« 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 définis 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. » ;

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. A 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.

« 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 5ème 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 mentionnés 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 mentionnés 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-I.* - 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 supérieur 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. »

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. » ;

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 des 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 aérodromes 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 aérodrome 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 aérodromes 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 aérodromes 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. »