

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de la transition écologique  
et solidaire  
Transports

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

NOR : TRET1821032L/Rose-1

**TITRE I<sup>er</sup>  
AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE  
AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES  
ET DES ENTREPRISES**

**CHAPITRE I<sup>er</sup>  
COUVERTURE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR UNE AUTORITÉ  
CHARGÉE DE LA MOBILITÉ ET CLARIFICATION DES COMPÉTENCES**

**Article 1<sup>er</sup>**

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'intitulé du livre I<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elle peut organiser des services de location de bicyclettes selon les modalités définies à l'article L. 123116 et des services d'auto-partage selon les modalités définies à l'article L. 123114, sous réserve 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<sup>er</sup> septembre 1984 » sont remplacés par les mots : « ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité existant au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> septembre 1984 » sont remplacés par les mots : « ressort territorial existant au 1<sup>er</sup> 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. 31118 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'Ilede-France » et les mots : « le Syndicat » quand il désigne le Syndicat des transports d'Ilede-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° A la fin de l'article L. 2333-66 est insérée la phrase suivante : « La délibération liste 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. 1231-1 » ;

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<sup>er</sup> du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« 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<sup>er</sup> 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°-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, 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 » 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 les 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 que 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. » ;

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<sup>er</sup> du code de l'environnement. » ;

9° Il est inséré après l'article L. 1214-23-1, un article L. 121423-2 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. » ;

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 prééquipées 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 ;

« 3° Les références au « versement mobilité régional » sont remplacées par les références au « versement mobilité 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<sup>er</sup> 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, ».

XI. – L'article L. 2564-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 4° La référence au versement mobilité régional est remplacée par la référence au versement mobilité de la collectivité départementale. »

XII. – Au premier alinéa de l'article L. 4433-7 du même code, les mots : « d'infrastructures et de transport » sont remplacés par les mots : « d'infrastructures, de logistique et de transport de personnes et de marchandises ».

XIII. – Après le premier alinéa de l'article L. 4433-7 du même code, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma identifie également les voies d'eau navigables et les réseaux ferrés qui, par leurs caractéristiques, constituent des leviers de développement pour le transport fluvial et ferroviaire de marchandises et de passagers. »

XIV. – Les dispositions des parties XII et XIII du présent article entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

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

CHAPITRE I<sup>er</sup>  
**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<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> 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. 31117. 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<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> 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 11

I. – Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> 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. – Après l'article L. 1115-5 du code des transports, il est inséré un article L. 1115-6 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1115-6.* – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-1, L. 12313, L. 1241-1 et L. 1811-2 veillent à l'existence de services d'information multimodale sur les services de transports et de mobilité.

« Toute personne peut constituer ou développer un service numérique multimodal d'accès aux services de vente ou de réservation de services de transport, concernant les déplacements compris dans le ressort territorial d'une région ou dans une aire urbaine. Ce service peut inclure les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, les services de mise en relation facilitant l'utilisation de services de transport à la demande au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/ 1926 de la Commission du 31 mai 2017, ainsi que le stationnement.

« A la demande de ces personnes ou autorités, les entreprises de transport et les fournisseurs de services de transport à la demande, au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, et les gestionnaires d'infrastructure de stationnement opérant des services à l'intérieur de ces territoires, et sous réserve du respect des conditions fixées contractuellement, fournissent à ce service numérique l'accès à leur service de vente ou de réservation, ainsi que l'accès au service de mise en relation facilitant l'utilisation de services de transport à la demande.

« Les conditions d'accès aux services de vente ou de réservation sont définies par un accord contractuel entre d'une part, la personne mentionnée au premier alinéa, et d'autre part, l'entreprise de transport, le fournisseur de services de transport à la demande au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ou le gestionnaire d'infrastructure de stationnement.

« Cet accord contractuel permet au minimum :

« 1° Le transfert d'une demande de déplacement formulée par un voyageur auprès du service numérique multimodal, sans nouvelle saisie, vers le service numérique de vente, de réservation ou de mise en relation ;

« 2° 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 ;

« 3° L'envoi régulier, à titre gratuit, par la personne ou l'autorité désignée au premier alinéa, des informations statistiques sur les offres de l'entreprise de transport, le fournisseur de services de transport à la demande au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ou le gestionnaire d'infrastructure de stationnement. Ces informations comprennent les statistiques de visite et le classement des offres des différents partenaires du service numérique multimodal ;

« 4° La validation par l'entreprise de transport, le fournisseur de services de transport à la demande au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ou le gestionnaire d'infrastructure de stationnement de la manière dont son service est présenté par le service numérique multimodal d'accès aux services de vente ou de réservation de services de transport ;

« 5° La capacité pour l'entreprise de transport, le fournisseur de services de transport à la demande au sens du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ou le gestionnaire d'infrastructure de stationnement, et sur leur demande, de proposer des services complémentaires aux services de transport par l'intermédiaire du service numérique multimodal d'accès aux services de vente ou de réservation de services de transport.

« Les modalités financières des accords contractuels sont non discriminatoires. »

II. – Les dispositions du I. du présent article entrent en vigueur vingt-quatre mois après la publication de la présente loi.

## 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, sous forme agrégée, permettant la connaissance de l'état de l'infrastructure routière et des conditions de circulation 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. – Les deux dernières phrases de l'article L. 1231-15 du code des transports sont remplacées 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 ou créer un service public 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 communales, 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.

TITRE III  
**DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES**

CHAPITRE I<sup>er</sup>  
**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. 11851 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<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, il est créé un titre V ainsi rédigé :

### **« TITRE V « LES MOBILITÉS ACTIVES**

#### **« CHAPITRE I<sup>er</sup> « 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. 3252-1 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.

## 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-êtr également êtr exemptés de la réalisation des travaux.»

VII. – Les dispositions du II du présent article sont applicables jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **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° Au deuxième alinéa, après les mots : « peut être cumulé, » sont insérés les mots : « sur décision de l'employeur, » et les mots : « une gare ou une station » sont remplacés par les mots : « un arrêt de transport public ».

II. – Le 19<sup>o</sup> *ter* de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié:

1° Au *b*, les mots : « et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code » sont supprimés ;

2° Après l'alinéa *b*, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« *c*) L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-du code du travail, dans la limite globale de 400 euros par an. »

III. – A l'article L.131-4-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue au *b* » sont remplacés par les mots : « les limites prévues aux *b* et *c* ».

## Article 22

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

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

2° Les mots : « dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans ».

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.

#### 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<sup>er</sup> et du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III du code de la route ;

2° La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ;

3° Le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;

4° Le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

5° Le règlement (UE) n° 2018/ 858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques,

ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE ;

6° Les actes délégués et d'exécution adoptés pour l'application des règlements (UE) mentionnés aux 2° à 5° ;

7° Les règlements annexés à l'accord concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements.

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

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, ainsi que les actes délégués et d'exécution adoptés pour son application, pour rechercher, constater et sanctionner les infractions et les manquements aux dispositions de ce règlement et pour prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

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

III. – A l'article L. 130-6 du code de la route, après les mots : « L. 317-1 à L. 317-4-1 », sont insérés les mots : « L. 318-3, ».

TITRE IV  
**SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES**

CHAPITRE I<sup>er</sup>  
**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<sup>er</sup> de la partie législative du code de la route, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé :

« *TITRE III ter*  
**« SIGNALEMENT DES CONTRÔLES ROUTIERS PAR LES SERVICES  
« ÉLECTRONIQUES D'AIDE À LA CONDUITE OU À LA NAVIGATION**

« *Art. L. 130-11.* – I. – Lorsqu'est réalisé sur une voie ouverte ou non ouverte à la circulation publique un contrôle routier impliquant l'interception des véhicules et destiné à procéder soit aux opérations prévues par les articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou par les articles 78-2-2 ou 78-2-4 du code de procédure pénale, soit à vérifier que les conducteurs ou passagers ne font pas l'objet de recherches judiciaires ou administratives, il peut être interdit par l'autorité administrative à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, de rediffuser au moyen de ce service tout message ou toute indication émis par les utilisateurs de ce service dès lors que cette rediffusion est susceptible de permettre aux autres utilisateurs de se soustraire au contrôle.

« L'interdiction de rediffusion mentionnée au premier alinéa consiste, pour tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation, à occulter, pendant une durée déterminée qui ne peut excéder trois heures si le contrôle routier concerne une opération prévue par les articles L. 234-9 ou L. 235-2 du présent code ou vingt-quatre heures s'il concerne une autre opération mentionnée au premier alinéa, pour toutes les voies ou portions de voies permettant de se soustraire au contrôle qui lui sont communiquées par l'Etat, tous les messages et toutes les indications qu'il aurait autrement normalement diffusés vers les utilisateurs..

« Cette interdiction ne s'applique pas, sur le réseau routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, aux événements ou circonstances prévus par l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour les fournitures, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers.

« 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 tenu 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. 2352 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 :

« 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.

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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° ainsi rédigé :

« 5 bis° 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 26

Après la sous-section 7 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> 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

**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 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 ».

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 vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. 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 :

1° Au 1°, après les mots : « de trois mois » sont ajoutés les mots : «, ainsi que leur taux de majoration, par accord collectif de branche, dans les transports routiers » ;

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 vacations 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. »