

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD525

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel et M. Cordier

ARTICLE PREMIER

I. – À l’alinéa 5, substituer aux mots :

« des massifs de montagne, des »

les mots :

« en termes de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier, en particulier pour les massifs de montagne, les ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer à la quatrième occurrence du mot :

« des »

le mot :

« les ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l’importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l’amélioration de la mobilité quotidienne à l’intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD829

présenté par

M. Viala, M. Brun, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Saddier,
M. Reda, M. Vialay, M. Cordier, M. Cinieri, M. Vatin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras,
M. Descoeur et M. Rolland

ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 5, substituer aux mots :

« et des territoires insulaires »

les mots :

« , de moyenne montagne, des territoires insulaires et des territoires ruraux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La programmation des infrastructures doit prendre en compte toutes les particularités géographiques, ainsi que tous les enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés partout en France.

Il convient d'établir une distinction entre les espaces de hautes et de moyennes montagnes. Les enjeux et les contraintes ne sont pas du même ordre même si nous pouvons observer quelques similitudes. De plus, la situation des territoires ruraux doit, elle aussi, être prise en compte dans la programmation des infrastructures. Les communes rurales sont majoritaires en France et représentent environ 15 millions d'habitants, soit 1/6^{ème} de la population française. Il est nécessaire de prendre en compte les spécificités de ces territoires, aujourd'hui en proie à un enclavement de plus en plus prononcé, et à une désertification massive. Ces infrastructures doivent permettre à ces espaces ruraux de subsister.

Cet amendement vise à prendre en compte la situation et les enjeux autour des espaces dits de « moyenne montagne » et des territoires ruraux qui occupent une large partie de notre pays.

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD78

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti,
Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann,
M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo,
M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles sont identifiées comme prioritaires en matière d'investissement dans la programmation des infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est prévu à travers cet amendement que les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles soient considérées comme prioritaires en matière d'investissement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD541

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones transfrontalières sont identifiées comme étant prioritaires en matière d'investissement dans la programmation des infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est de prévoir que les zones transfrontalières seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures de transport.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD542

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Manuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement sont identifiées comme étant prioritaires en termes d'investissement dans la programmation des infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.

A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et vient d'être révisé. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie. Toutefois, ce territoire ne figure pas parmi les territoires identifiés comme priorités fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transport.

C'est pourquoi, l'objet de cet amendement est de prévoir que les zones géographiques couvertes par un PPA seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures de transport.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD546

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement sont identifiées comme étant prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires dans la programmation des infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.

A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et actuellement en cours de révision. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie. Toutefois, ce territoire ne figure pas parmi les territoires identifiés comme priorités fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette situation est d'autant plus regrettable que la voie ferrée parcourant ce territoire est reconnue par tous les acteurs comme vieillissante.

C'est pourquoi, l'objet de cet amendement est de prévoir que les zones géographiques couvertes par un PPA seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD24

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE PREMIER

Rétablir l'alinéa 7 dans la rédaction suivante :

« II. - Au 31 décembre 2025 aucune ville chef-lieu de département n'est située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes en voiture d'une autoroute ou d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. » ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose de garantir un aménagement équilibré du territoire français, en garantissant aux habitants des villes chefs-lieux de départements un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays : à savoir, une LGV ou une autoroute.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD506

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel et M. Cordier

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Pour ce faire, conformément aux articles 1^{er}, 6 et 7 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, l'État consulte pour avis le Conseil national de la montagne et les collectivités territoriales compétentes en matière de mobilités consultent pour avis les comités de massif. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures (1° de l'article L. 1211-4 du code des transports) de même que l'organisation du transport public (2° du même article), l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne et les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD778

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin et M. Perrut

ARTICLE PREMIER

I. – À l’alinéa 13, supprimer les mots :

« les autres communes au plus tard jusqu’au 1^{er} juillet 2021, ».

II. – En conséquence, après l’alinéa 13, insérer l’alinéa suivant :

« Les communes membres d’un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorités organisatrices de la mobilité jusqu’au 30 juin 2020 au plus tard. Lorsqu’une commune organise un service régulier de transport public, l’établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auquel elle appartient devient de plein droit autorité organisatrice de la mobilité au plus tard le 1^{er} juillet 2021. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l’État dans le ou les départements concernés, a lieu dans les conditions prévues aux cinquième, septième et huitième alinéas de l’article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. »

III. – En conséquence, après le mot :

« intervenu »,

supprimer la fin de l’alinéa 14.

IV. – En conséquence, supprimer l’alinéa 19.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’objectif donné au projet de loi de couvrir l’intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible.

Pour cela, il est primordial de conforter le couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités, tel qu'issu de la loi NOTRe.

Or, en conservant la possibilité pour les communes exerçant déjà des services de transport de continuer à rester AOM, l'article 1^{er} risque in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Dans cette optique, le présent amendement prévoit que les communes ne puissent plus être AOM au-delà du 30 juin 2020, à l'exception des communes dites « isolées », c'est-à-dire non membres d'un EPCI à fiscalité propre (îles maritimes composées d'une seule commune, identifiées au V. de l'article L. 5210-1-1 du CGCT).

Les communes qui exerçaient leur compétence AOM et avaient constitué un réseau de transport public en prélevant du versement transport, devront de ce fait, afin d'assurer la continuité des services de transport locaux, avoir automatiquement transféré cette compétence à leur EPCI à fiscalité propre au plus tard le 1^{er} juillet 2021 (2^o du présent amendement).

L'alinéa 19 de cet article devient dès lors inutile dans le schéma proposé, puisque les communes n'exerceront plus de services à compter du 1^{er} juillet 2021, au plus tard.

C'est pourquoi le 4^o du présent amendement propose sa suppression.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD776

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Manuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 17, insérer l'alinéa suivant :

« La communauté de communes ou la commune mentionnée au V du même article L. 5210-1-1 sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité définie à l'article L. 1231-1-1. Le conseil régional dispose d'un délai de six mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'amendement n° CD1334 adopté en commission a supprimé le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'AOM locale par la région en substitution de la communauté de communes qui était fondé sur un ACCORD entre la région et la communauté de communes.

Les craintes de manque de stabilité qui ont conduit à la suppression de cette possibilité ne sont pas pertinentes dès lors que, si la région ne veut pas redonner à la communauté de communes qu'elle aurait dû en principe avoir, ce transfert ne se fera pas.

En revanche, la suppression de cette possibilité risque de mener à des situations de blocage lorsque de nouvelles majorités conduiront la communauté de communes à vouloir se saisir de cette compétence et que la région en sera d'accord.

En vertu du principe de subsidiarité, l'établissement public de coopération intercommunale est l'échelon territorial le mieux adapté pour organiser les services de mobilités locales. C'est pourquoi le présent projet de loi prévoit que la communauté de communes est l'autorité compétente par

principe pour organiser ces services. Ce n'est que par exception et par défaut qu'il est prévu que la région prenne cette compétence d'AOM locale.

Aussi est-il souhaitable, à la fois dans un but de clarté du partage de la compétence mobilité entre AOM locales (compétentes pour les services intégralement effectués dans leur ressort) et régionales (compétente pour les services d'intérêt régional) et dans un objectif de souplesse et d'adaptation dans le temps aux réalités du terrain, de restaurer le troisième cas de réversibilité fondé sur l'accord entre la région et la communauté de communes qui a été supprimé en commission.

Le présent amendement apporte cependant une différence par rapport à la version supprimée en commission ; elle étend de trois à six mois le délai dans lequel la région doit se prononcer sur sa volonté ou non de procéder au transfert de compétence. Ce délai paraît en effet plus réaliste.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD26

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi l'alinéa 18 :

« Les services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires mis en œuvre par la région peuvent être transférés à la communauté de communes ou à la commune mentionnée au même V après accord du conseil régional dans un délai convenu avec celui-ci. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie NOTRe qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité. A ce titre, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, il est nécessaire que pour les compétences dévolues aux régions en application de la loi précitée (services interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires), ces dernières donnent leur accord explicite pour transférer les compétences en cause. Ce mécanisme permet le transfert des services afférents dans le cadre d'un accord entre région et EPCI/commune, tout en conservant une architecture claire. Cet amendement endigue ainsi tout risque de fragmentation de la compétence mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD526

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE PREMIER

I. – À l’alinéa 18, après la seconde occurrence du mot :

« commune »,

insérer les mots :

« , après accord de la région, ».

II. – En conséquence, à la fin du même alinéa, substituer aux mots :

« la région »

le mot :

« elle ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est apparu lors de l’examen en Commission du développement durable et de l’aménagement du territoire que la reprise des services régionaux internes à une nouvelle AOM, sans que celle-ci en assume l’ensemble, pourrait conduire à « émettre » la compétence, la commande publique, et créer une certaine confusion entre les niveaux de responsabilités.

Le présent amendement conserve la clarification apportée par le rapporteur en vue d’un transfert en bloc des services régionaux scolaires, réguliers et à la demande.

Il introduit un mécanisme complémentaire en proposant que la prise de compétence en matière d’organisation de la mobilité par les communautés de communes s’effectue après accord de la région. Ainsi, les deux collectivités concernées, la nouvelle AOM et la région, peuvent définir la

meilleure organisation des services sur le terrain : soit un transfert en bloc de la compétence, soit la mise en œuvre d'une délégation opérationnelle de la région vers l'AOM.

Cet amendement permet le transfert des services afférents dans le cadre d'un accord conjoint, tout en conservant une architecture claire et évite ainsi tout risque de fragmentation de la compétence mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD775

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 45 par la phrase suivante :

« Cette planification peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'amendement CD3117 du rapporteur a supprimé la possibilité d'intégrer au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) le schéma régional pour la mobilité.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional climat air énergie (SRCAE) et SRCE.

Intégrer le schéma régional de la mobilité au SRADDET répond ainsi à une logique d'unification des différents schémas au sein d'un même document d'aménagement du territoire stratégique et prospectif afin que les différentes politiques d'aménagement du territoire soient menées de façon cohérente.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD834

présenté par

M. Viala, M. Brun, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Saddier,
M. Reda, M. Vialay, M. Cordier, M. Cinieri, M. Vatin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras et
M. Rolland

ARTICLE 3

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Permettre la création d'un « établissement public local » qui associe les différents acteurs locaux autour de la métropole lyonnaise et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans l'adoption d'une politique de transport public commune est intéressante. En revanche, la modalité de prise de décision ne semble pas répondre aux attentes des administrés. Cette mesure doit être prise suite à des concertations entre les différentes collectivités locales, les parlementaires et l'État afin de respecter les aspirations démocratiques de la population.

La mise en relation et le dialogue entre tous ces acteurs sont essentiels pour répondre pleinement aux besoins des administrés.

La prise de décision par ordonnance ne permet pas, au regard de la situation à laquelle est confrontée notre pays, de répondre aux attentes de nos concitoyens.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD536

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Manuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 4

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« 6° La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagement cyclables au niveau régional. Sa notoriété d'une part et son rôle d'itinéraire magistral notamment en entrée des agglomérations d'autre part en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires. Si la région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables, il est important de souligner son rôle en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur :

1° La planification d'un schéma cyclable régional de référence, cohérent avec les schémas de niveau supra (européen>national) et de niveau infra (départements, métropoles, intercommunalités et communes) ;

2° La coordination pour la mise en œuvre de ce schéma, et notamment la nécessaire cohérence des itinéraires régionaux avec les schémas départementaux, métropolitains, intercommunaux, etc. ; cette coordination intègre également le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre.

3° Une contribution à la mise en œuvre de ce schéma, par l'intermédiaire des collectivités dépositaires de la compétence voirie sur leur domaine public ou en superposition de d'affectation sur le domaine de tiers.

4° Les services nécessaires au développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens en complémentarité ou non avec les transports en commun.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N° CD795

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 4

Après le mot :

« mobilité »,

rédigier ainsi la fin de la deuxième phrase de l'alinéa 13 :

« est adopté suite à un vote favorable d'au moins deux tiers des assemblées délibérantes des personnes publiques associées à la concertation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 4 rend les régions responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, en concertation notamment avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire.

Afin d'entériner le caractère consensuel du projet de cartographie ainsi élaboré, le présent amendement conditionne son adoption au vote favorable d'au moins deux tiers des partenaires associés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD470

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 4

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsqu'une cartographie des bassins de mobilité a déjà été réalisée pour l'ensemble du territoire régional à la date de promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités, la région n'est pas tenue d'engager la procédure décrite au septième alinéa du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux.

Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD2

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 4

À la première phrase de l'alinéa 20, après le mot :

« composition »,

insérer les mots :

« , notamment selon les règles de représentativité définies aux articles L. 2152-1 à L. 2152-6 du code du travail pour les organisations patronales et à l'article 25-1 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 pour les associations d'usagers, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi prévoit la création d'un Comité des partenaires. C'est le signe d'une volonté de dialogue avec les financeurs et les usagers qui composeront ce comité. Ce comité devra être le garant du dialogue avec les autorités compétentes et il devra répondre à deux exigences : inclure les entreprises de la mobilité (les AOM n'ayant pas le monopole de l'organisation des transports) et assurer la représentativité des acteurs présents dans ce comité.

Ce point est majeur pour que le dialogue proposé puisse être sincère et prendre en compte l'ensemble des problématiques des employeurs et des apporteurs de solution qui ne se limitent donc pas aux AOM.

Cet amendement vise à préciser les nominations des membres du Comité des partenaires en ajoutant une condition de représentativité pour les acteurs professionnels et une condition d'agrément pour les associations d'usagers.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD41

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 4

À la deuxième phrase de l'alinéa 20, après les mots :

« *a minima* »,

insérer les mots :

« des représentants des acteurs professionnels de la mobilité désignés par voie réglementaire ainsi que ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Le présent amendement vise, dans un souci de sécurisation juridique du dispositif, à établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité, en proposant explicitement que soient associés au comité les représentants des acteurs professionnels de la mobilité définis par voie réglementaire. Il s'agit d'éviter que les professions ayant un champ réglementaire et légal existant soient *in fine* pénalisées par une mise en concurrence avec des acteurs non tributaires des mêmes prérogatives. Il convient également de préciser le terme de partenaire sans pour autant renvoyer à des décrets d'application la liste de ceux-ci.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD796

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin et M. Perrut

ARTICLE 4

À la troisième phrase de l'alinéa 20, substituer aux mot :

« avant toute évolution substantielle »

les mots :

« pour échanger notamment sur les évolutions ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans sa rédaction précédente, l'alinéa 18 prévoyait de réunir le comité des partenaires avant toute « évolution substantielle » de l'offre de transport ou de la politique tarifaire.

Or, la terminologie « évolution substantielle » est insuffisamment précise juridiquement et peut être soumise à différentes interprétations.

Pour éviter toute insécurité juridique, il est proposé de maintenir une réunion du comité au moins une fois par an pour échanger avec les parties prenantes sur la politique de mobilité, sans pour autant lier cette réunion à la notion « d'évolution substantielle ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD797

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 4

Au début de l'alinéa 26, insérer la phrase suivante :

« Lorsqu'elle le demande, l'autorité organisatrice de la mobilité régionale en est membre. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le syndicat mixte de type « loi SRU » dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD478

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 4

Après le mot : « département », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 26 :

« et la région peuvent en être membres. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le syndicat mixte de type loi SRU dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type loi SRU existant sur son territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD322

présenté par

M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Rémi Delatte, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 4

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE
1er août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD259

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Boucard, M. de Ganay, M. Hetzel, Mme Louwagie, Mme Poletti, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Valentin, M. Vialay, M. Di Filippo, M. Saddier, M. Leclerc et M. Bazin

ARTICLE 5

À la première phrase de l'alinéa 5, après le mot :

« personnes »,

insérer les mots :

« , dont l'accessibilité, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à intégrer l'accessibilité dans les Plans de mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD477

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 5

À l'alinéa 9, après le mot :

« ruraux »,

insérer les mots :

« , des territoires enclavés ou isolés ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet alinéa précise que le « plan de mobilité » vise désormais à assurer « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

L'objet de cet amendement est de prendre en compte, outre les « territoires moins denses ou ruraux », l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° CD792

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 5

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« À cette fin, l'État fournit annuellement, à toutes les autorités organisatrices de la mobilité concernées, les données d'accidentologie de leur territoire impliquant au moins un cycliste ou un piéton ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de permettre aux AOM de mieux mettre en œuvre leur obligation de réaliser un bilan d'accidentologie « mobilités actives » dans le cadre de leurs plans de mobilité, le présent amendement propose que l'État envoie automatiquement les données relatives à la sécurité routière sur le territoire de chaque AOM concernée.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD793

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 5

Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :

« L'autorité organisatrice de la mobilité veille à ce que les gestionnaires de transports collectifs publics adaptent leurs services aux horaires des établissements scolaires afin que les élèves puissent arriver et repartir aux horaires correspondant à l'ouverture et à la fermeture des établissements scolaires. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette impossibilité d'utiliser les transports collectifs publics touchent, particulièrement les élèves ne pouvant pas utiliser les transports scolaires pour des raisons souvent géographiques. Parfois, il suffiraient de décaler de quelques minutes le départ d'un TER ou un bus interdépartemental ou interrégional afin de simplifier le transport des élèves. Souvent ces situations obligent les parents à venir récupérer leurs enfants en voiture en faisant parfois de nombreux kilomètres ce qui oblige l'utilisation de véhicules individuels avec tous les désavantages que cela comporte.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD475

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 5

À l'alinéa 68, substituer au mot :

« simplifiés »

les mots :

« rurale ou de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet, la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne.

L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple) et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...).

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD476

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 5

Compléter l'alinéa 68 par les mots :

« ou de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet, la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne.

L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple) et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...).

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD289

présenté par

Mme Genevard, M. Sermier, M. Abad, M. Straumann, M. Cattin, M. Door, M. Brun,
Mme Corneloup, M. Dive, M. Boucard, M. Hetzel, M. Vialay, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss,
M. Bazin, M. Bony, M. Leclerc, M. Jean-Pierre Vigier, M. Cherpion, M. Di Filippo, M. de Ganay,
Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Pierre-Henri Dumont, M. de la Verpillière,
M. Viry, M. Perrut et Mme Valentin

ARTICLE 5

À l'alinéa 68, après le mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« rurale ou de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne l'article L. 1214-36-1 en prévoyant une consultation spécifique (celle du comité de massif) à leur sujet (voir l'alinéa 64 de l'article 5).

L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...).

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD527

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Manuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 5

Après l'alinéa 73, insérer l'alinéa suivant :

« Il intègre le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu'à 15 km voire au-delà (grâce au vélo à assistance électrique) sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local < départemental < régional < national.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constitue le schéma régional cyclable et les schéma vélos départementaux. Ces derniers sont établis en cohérence avec les Schémas de niveau supra (européen > national) et sont établis en lien avec les acteurs publics du territoire (métropoles, intercommunalités, communes).

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD785

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 7

À l'alinéa 6, substituer au mot :

« à »

les mots :

« au 1° du I de ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement précise que la priorité pour les AOM doit être de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui nécessitent obligatoirement d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.

C'est pourquoi il propose de cibler le 1° du I. de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, à l'instar de l'alinéa suivant de cet article.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD741

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala, M. Descoeur et M. Rémi Delatte

ARTICLE 9

À la première phrase de l'alinéa 11, après la première occurrence du mot :

« personnel »,

insérer les mots :

« et les opérateurs de voitures avec chauffeur ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est de s'assurer de la mise en œuvre d'une réciprocité dans l'ouverture des données. Compte tenu du fait qu'Ile-de-France Mobilités ouvre ses données depuis 2015 à un large panel d'acteurs importants (Google, Apple, Citymapper, etc.), la mise en œuvre d'une réciprocité permettrait d'atteindre un double objectif :

- Une meilleure connaissance des mobilités permettant la fourniture d'un service multimodal complet aux voyageurs.
- Un accès aux données de tous les utilisateurs.

Ainsi, les opérateurs de VTC et les opérateurs de covoiturage doivent, comme tous les autres opérateurs de mobilités, ouvrir leurs données.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD528

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 9

Supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 16.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les métropoles et les régions sont en charge de l'animation des démarches de fourniture de données telles que mentionnées au présent article. Il apparaît toutefois redondant de préciser les modalités de coordination des deux blocs de collectivité publique, ces derniers faisant l'objet des contrats opérationnels de mobilité tels que définis à l'article 4 de la présente loi.

Cet amendement supprime donc ces redondances par souci de lisibilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD739

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin,
M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière,
M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de
Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin,
Mme Genevard, M. Viala, M. Descoeur et M. Rémi Delatte

ARTICLE 9

Compléter l'alinéa 17 par la phrase suivante :

« Le point d'accès national fournit régulièrement des éléments d'informations aux entités fournissant des données quant à l'utilisation de celles-ci et en particulier l'identité des entités utilisatrices de ces données. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si une autorité organisatrice de mobilités doit ouvrir ses données, il est toutefois nécessaire qu'elle puisse être informée de l'usage qui en est fait, et ce afin d'organiser au mieux, et pour le plus grand nombre, les politiques de transports sur le territoire relevant de sa compétence.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD743

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala, M. Descoeur et M. Rémi Delatte

ARTICLE 9

Après l'alinéa 18, insérer l'alinéa suivant :

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles et les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou à offrir à l'utilisateur une position dominante. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'utilisateur afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité. Il prévoit également une mise à disposition de ces données pour utilisation et traitement par des opérateurs tiers, le cas échéant par le biais d'un accord de licence.

S'il convient de favoriser l'innovation en permettant l'étude de ces données, il est également essentiel de s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permette pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché. Compte tenu des ambitions des géants du numérique sur les enjeux de mobilités, acteurs le plus souvent non européens, il est essentiel de donner l'opportunité aux Régions et métropoles de refuser l'accès à un acteur qui viserait à consolider sa position dominante ou qui disposerait de moyens techniques et financiers de traitement lui offrant demain une position concurrentielle dominante.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD745

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala et M. Rémi Delatte

ARTICLE 11

Supprimer l'alinéa 28.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 11 permet aux services numériques multimodaux d'accéder de droit aux canaux de vente des opérateurs de transport afin de proposer sur leur plateforme l'achat de titres de transport.

S'agissant de l'offre de transport non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. Il est, notamment, important pour les services librement organisés de transport par autocar (« cars Macron ») de ne pas être soumis à cette obligation. C'est pourquoi il est proposé de supprimer cet alinéa.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD746

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala, M. Descoeur et M. Rémi Delatte

ARTICLE 11 BIS

Substituer aux alinéas 4 et 5 les deux alinéas suivants :

« *Art. L. 1115-11.* – Les opérateurs de services de transport ou les gestionnaires d’infrastructures, le cas échéant, communiquent dans les meilleurs délais aux entités ayant vendu les titres de transport concernés les retards et les annulations qui ont pu impacter ces prestations de transport ainsi que, le cas échéant, toutes les informations pertinentes permettant au voyageur de faire valoir ses droits à indemnisation ou compensation.

« Les entités mentionnées au premier alinéa communiquent ces informations par voie électronique au voyageur concerné lorsqu’elles disposent de ses coordonnées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

À travers cet amendement, il s’agit de permettre aux services numériques multimodaux (SNM) de transmettre directement au voyageur les informations concernant son retard et les conditions d’indemnisation auquel il peut avoir droit. En effet, en cas de retard ou d’annulation, le voyageur va logiquement se tourner vers la personne qui lui a vendu son titre de transport, il faut donc donner à cette personne les moyens de lui répondre.

Or, l’article 11 *bis* tel que rédigé ne prévoit pas l’accès par les SNM aux informations lui permettant de renseigner directement le voyageur sur sa situation et ses droits. En effet, pour cela, il est nécessaire que le SNM ait accès aux bases de données de retard à posteriori, qui sont existantes et sur lesquelles l’opérateur se base lui-même pour rembourser les voyageurs.

Cela aboutirait à une importante simplification de pénibles formalités pour le voyageur. La levée de ce type de barrière facilitera le recours aux modes de transports collectifs massifiés, dont les vertus

environnementales sont connues, non seulement pour la mobilité du quotidien mais aussi pour les voyageurs internationaux souvent non francophones.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD771

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Jacob, Mme Anthoine, M. Abad, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme DUBY-MULLER, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Leclerc, Mme Le Grip, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 15 BIS B

Substituer à l'alinéa 4 les deux alinéas suivants :

« 2° L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli :

« *Art. L. 3221-6.* – À la demande motivée du président du conseil départemental, et après avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière, le représentant de l'État dans le département fixe pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de repli.

Si le Gouvernement souhaite transférer la responsabilité de la fixation de la vitesse sur les routes aux conseils départementaux, il convient qu'ils leur permettent de prendre cette responsabilité

également pour le réseau national, afin d'assurer une cohérence du réseau routier hors agglomération sur leur ressort territorial.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD48

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 18

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD750

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et M. Rémi Delatte

ARTICLE 18 BIS

- I. – Après le mot : « moteur », supprimer la fin de l’alinéa 6.
- II. – En conséquence, après le mot : « moteur », supprimer la fin de l’alinéa 7.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article 18 *bis* introduit par la commission du développement durable vise à mettre en place des sanctions pour les professionnels qui procèdent au débridage des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique afin de lutter contre les comportements dangereux pour les usagers du domaine public.

Sensibles à la sécurité des usagers sur la route, les professionnels du cycle sont pleinement mobilisés pour lutter contre toute forme de débridage. Toutefois, il existe une différence fondamentale entre les cyclomoteurs et les cycles à pédalage assisté. En effet, dans le cadre d’opérations de réparation effectuées par les professionnels, seul un essai routier sur les véhicules permet de déceler la puissance ou la vitesse du moteur. Ce n’est pas le cas pour la réparation de cycles, y compris les cycles à pédalage assisté, qui ne font pas l’objet d’essai routier et pour lesquels le professionnel ne pourra donc pas déceler le débridage du moteur.

De plus, il apparaît disproportionné de sanctionner uniquement le professionnel pour une opération pour laquelle il n’est, dans la majorité des cas, pas responsable – le client procédant généralement lui-même au débridage. C’est très généralement le cas pour les cyclomoteurs débridés : la responsabilité incombe *in fine* au professionnel. En cas de doute sur l’origine du débridage, il convient de procéder à un meilleur partage des responsabilités entre le professionnel du cycle et le client.

C'est pourquoi, il est proposé de supprimer les peines prévues à l'article L. 317-5 du code de la route pour les actions et les opérations concernant les cycles à pédalage assisté.

Par ailleurs, et afin de ne pas faire peser la responsabilité uniquement sur le professionnel, il est proposé de sanctionner également l'utilisateur qui utilise un vélo à assistance électrique débridé, avec la possibilité pour ce dernier de se retourner contre le professionnel sur la base du devoir de conseil qui incombe à ce dernier.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD855

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann,
M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay,
Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger,
M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et
M. Rémi Delatte

ARTICLE 18 BIS

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD327

présenté par

M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Rémi Delatte, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bassire, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 22

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD516

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 22

I. – À l’alinéa 23, après le mot :

« multimodal »,

insérer les mots :

« ou d’une gare ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer aux mots :

« ce pôle est situé »,

les mots :

« ces infrastructures sont situées ».

III. – En conséquence, au même alinéa, substituer aux deuxième et dernière occurrences des mots :

« ce pôle »

les mots :

« ces infrastructures ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à clarifier la responsabilité des communes et des autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre du développement du vélo et de la garantie de la création de places de stationnement. Dans l’état actuel de la rédaction, certaines gares n’entrent pas dans le champ de la

loi et pourraient donc ne pas disposer des places de stationnement adéquates. Il s'agit par exemple de permettre aux communes sur lesquelles sont situées une gare de la Société du Grand Paris de développer une politique d'incitation à l'usage du vélo et de favoriser la multimodalité pour l'accès aux infrastructures de transport.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD481

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 25 BIS A

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *h* ainsi rédigé :

« *h*) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »

« II. – L'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du présent article, s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques.

En vue d'assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente une véritable alternative pour les territoires ruraux et périurbains.

L'objet de cet amendement est donc, via les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), d'impliquer davantage les acteurs territoriaux, sous la coordination des régions, dans le déploiement de points d'avitaillement GNV/bioGNV, de manière complémentaire à la mobilité électrique.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD483

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 26 C

À la première phrase, après le mot :

« aérien »,

insérer les mots :

« , en particulier les modalités pratiques d'un programme de soutien public pour l'émergence de filières françaises de biocarburants aéronautiques, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

« Ce projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent : de par sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles.

Si les sénateurs ont interpellé le Gouvernement en séance publique sur sa stratégie de verdissement du transport aérien, obtenant de lui la remise d'un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime, rien n'a concrètement été obtenu sur le volet des biocarburants aéronautiques.

Or, parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants font maintenant figure de solution incontournable. Le Gouvernement a d'ailleurs annoncé une feuille de route française pour les biocarburants aéronautiques, avec des objectifs d'incorporation à 2 % à horizon 2025, et 50 % à horizon 2050.

La mise en place d'un mécanisme de soutien à l'offre et à la demande, pour assurer l'émergence d'un marché pérenne, est bien identifiée comme une condition nécessaire à l'atteinte de ces objectifs.

La France a un rôle primordial à jouer ici. De grands groupes comme des start-up françaises innovantes proposent des solutions complémentaires pour développer ce marché et contribuer au verdissement du transport aérien. Des usines de production en France dans des zones rurales permettraient la création de centaines d'emplois, d'assurer des débouchés pour les résidus des industries agricoles et forestières ou de la biomasse ligno-cellulosique et de revitaliser ainsi une partie de nos territoires. Nous serions aussi en phase avec les principes de l'économie circulaire en approvisionnant directement plusieurs aéroports depuis des usines de proximité.

Les défis sont nombreux et les acteurs économiques ont besoin de confiance pour continuer à investir et bâtir ces usines capables de fournir les quantités suffisantes de biocarburants.

Ces acteurs attendent donc avec impatience les détails pratiques d'un accompagnement public pour l'émergence de cette filière.

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD316

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Sermier, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc,
Mme Louwagie, M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier,
Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 26

I. – À l’alinéa 19, après le mot :

« personnel »,

insérer les mots :

« , leur véhicule électrique zéro émission, »

II. – Rétablir les V et VI dans la rédaction suivante :

« V. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« VI. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le « forfait mobilités durables », également ouvert aux Fonctionnaires d’État, sera généralisé en janvier 2020 pour les personnes utilisant le vélo ou le covoiturage.

Or les habitants de zone très rurale ne peuvent pas toujours se rendre au travail en vélo compte tenu des grandes distances. Ils n’ont pas non plus accès aux transports en commun pour rejoindre leur lieu de travail. Par ailleurs, les contraintes d’emploi du temps, notamment pour les enseignants, ne permettent pas de faire du co-voiturage.

Il convient par conséquent de permettre aux utilisateurs de véhicules électriques zéro émission de bénéficier du « forfait mobilités durables ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD59

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 26

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD751

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, M. Abad, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala et M. Rémi Delatte

ARTICLE 26 BIS

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 26 *bis*, introduit en commission du Développement durable, a pour but d'afficher dans les concessions automobiles la catégorie Crit'Air du véhicule. S'il convient d'informer en toute transparence le consommateur sur les émissions polluantes de son véhicule, la mesure proposée risque d'être inapplicable en pratique.

En effet, les professionnels de la distribution automobile ne disposent pas systématiquement des informations relatives à la classification Crit'Air du véhicule, notamment pour les véhicules anciens, les véhicules d'occasion et les véhicules importés, pour lesquels la norme Euro du véhicule n'est pas toujours inscrite sur le certificat d'immatriculation.

De plus, le site internet public de délivrance des certificats qualité de l'air donne des informations à titre indicatif sur les émissions du véhicule. Lorsque la norme Euro n'est pas inscrite, le simulateur tient compte de la date de 1^{ère} immatriculation. Or, de nombreux véhicules peuvent ne pas avoir une norme Euro en corrélation avec la date de 1^{ère} immatriculation ; c'est notamment le cas pour les derniers véhicules vendus à la veille des changements de normes de construction. Le professionnel se trouverait donc dans l'incapacité de fournir avec certitude les informations sur les émissions de polluants atmosphériques au consommateur.

Cette mesure risque par ailleurs d'ajouter de la complexité et de la confusion dans l'esprit du consommateur, qui se trouve déjà face à une multitude d'informations sur le caractère polluant ou non du véhicule proposé à la vente : étiquetage énergie/CO2, bonus/malus, taxes à l'immatriculation, carburant à utiliser, etc.

Enfin, les restrictions de circulation imposées par les collectivités évoluent de façon croissante et non homogène selon les zones géographiques ; l'utilisateur pourrait être autorisé à circuler dans une certaine zone et être refusé dans une autre, accentuant le risque de confusion chez l'automobiliste. L'affichage Crit'Air n'est donc pas un outil pertinent pour éclairer le consommateur au moment de l'achat de son véhicule.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD530

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 27

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 6 par les mots et la phrase suivante :

« ou fonctionnant grâce aux carburants de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel pour véhicules, ED95, superéthanol E85 et grâce aux technologies électriques à batterie ou à pile à combustible, ainsi que les technologies hybrides essences et hybrides essences rechargeables à partir de 2025. L'objectif est, à terme, de privilégier les véhicules à zéro émission moteur. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 27 prévoit que, dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030.

L'objectif de cet amendement est de promouvoir les énergies et technologies alternatives dans le cadre des plans d'actions pour la protection de l'atmosphère. Il semble utile qu'elles puissent être identifiées afin de participer pleinement aux enjeux de transition énergétique en matière de mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD52

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 27

Après la deuxième phrase de l'alinéa 6, insérer la phrase suivante :

« Elle est conduite en tenant compte des nécessités de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, dans le cadre d'une concertation associant les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 27 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030.

L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE).

En créant ces zones à faibles émissions – ZFE, l'État et les collectivités territoriales doivent prendre en compte les nécessités de déplacement des professionnels dans l'exercice de leur activité (artisans du bâtiment, professionnels de santé etc...) ainsi que de leurs contraintes techniques et économiques, dans le cadre d'une concertation associant leurs représentants.

C'est l'objet de cet amendement de le mentionner explicitement dans la loi.

Le constat dressé aujourd'hui, montre que les zones à circulation restreinte se mettent en place sans que les pouvoirs publics aient suffisamment réfléchi aux impacts de ces zones et de leur

organisation sur les entreprises de proximité concernées. Le Code des collectivités locales prévoit la consultation des organismes consulaires, mais les enjeux sont tels, s'agissant de la mise en place de telles zones, avec des distinctions selon les secteurs que la consultation des organisations professionnelles est indispensable.

Ces professionnels sont parfaitement conscients des enjeux en termes de santé publique et de qualité de l'air. Mais ils exigent qu'en regard de ces enjeux soient traités les enjeux économiques des entreprises de proximité qui seront impactées et que la mise en place des ZFE s'accompagne de phases d'expérimentation.

Certes l'offre de véhicules professionnels s'est beaucoup élargie, mais les chefs d'entreprise de proximité n'ont pas toujours accès aux modèles les moins polluants, en dépit des aides gouvernementales.

Au-delà de l'achat du véhicule en lui-même, se posent différents problèmes logistiques au chef d'une TPE : points d'avitaillement, coûts et durée d'avitaillement...

A supposer qu'un chef d'entreprise ait fait le choix de l'électrique ou du gaz, il ne dispose pas de sa propre station d'avitaillement ou de sa propre borne de recharge.

Il sera donc tributaire de coûts non négociés (cas du gaz) et de l'emplacement des points d'avitaillement pas forcément localisés à proximité de son entreprise.

Si l'utilitaire est d'une certaine taille, il peut tout simplement excéder la taille des emplacements publics de recharge électrique.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD515

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 28

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« a bis) À la même phrase du même alinéa, après le mot : « voirie », sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports » ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones.

Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Elles ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés et doivent être prises après concertation des professionnels concernés et selon un calendrier arrêté pour une période de 3 ans.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD522

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 3, après le mot :

« moyennes »,

insérer les mots :

« , des zones frontalières ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des zones frontalières.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD523

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 3, après le mot :

« moyennes »,

insérer les mots :

« , des territoires ruraux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte précisément les difficultés d'accessibilité dans les zones rurales.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD521

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 3, substituer aux mots :

« et des territoires mal connectés »

les mots :

« , des territoires mal connectés et de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité peuvent être différentes de celles des zones rurales.

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD345

présenté par

M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, M. Cordier, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bassire, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Manuel, M. Descoeur, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 1ER A

I. – Compléter l’alinéa 4 par les mots :

« et améliorer la qualité des réseaux de télécommunication ; ».

II. – En conséquence, au même alinéa, après le mot : « accès », substituer à la cinquième occurrence du mot :

« et »,

le signe :

« , ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est nécessaire que, dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l’État dans les transports pour la période 2019-2037, soit aussi prise en compte l’amélioration de la qualité des réseaux de télécommunication comme appui à la mobilité dans la logique d’équilibre territorial.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD508

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 5, après le mot :

« pollution »,

insérer le mot :

« atmosphérique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD8

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 5 par les mots :

« et le développement du télétravail ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a comme objectif d'inclure dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037, le développement du télétravail. Le télétravail contribue à améliorer l'empreinte carbone, réduit les difficultés de circulation aux heures de pointe dans les grandes métropoles, fixe des populations dans les quartiers, espaces péri-urbains ou zones rurales, tout en contribuant à l'aménagement du territoire. Il s'inscrit ainsi pleinement dans les objectifs visés par le présent projet de loi.

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD318

présenté par

M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Rémi Delatte, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bassire, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Descoeur, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 5 par les mots :

« ainsi qu'en intégrant les alternatives à la mobilité du quotidien comme le télétravail ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'accélérer la transition énergétique, certaines mobilités du quotidien peuvent être évitées. Le télétravail permet d'exercer son activité professionnelle chez soi grâce aux outils de télécommunication. Cela à l'avantage de permettre d'éviter dans certaines situations de prendre des transports à fortes émissions.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD9

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 5 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement encourage l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intraeuropéens. Dans ce cadre, les opérateurs publics ferroviaires coopèrent avec les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France.

Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est une activité particulièrement complexe, plusieurs opérateurs ferroviaires européens – dont la DB et ÖBB – ont analysé que le développement d'un réseau international ambitieux pourra se réaliser uniquement si les opérateurs ferroviaires nationaux des différents pays coopèrent.

En conséquence, l'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour les Intercités de nuit. L'État gagnera donc à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement des réseaux Intercités de nuit. C'est un beau projet pour rapprocher l'Europe tout en réduisant les impacts environnementaux des transports.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD519

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 6, après le mot :

« modal »,

insérer les mots :

« ,notamment en engageant une politique ambitieuse pour le développement du transport fluvial, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est de rappeler la nécessité d'inclure le transport fluvial en matière de report modal.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CD517

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 1ER A

À l'alinéa 10, après le mot :

« rurales »,

insérer les mots :

« et de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité peuvent être différentes de celles des zones rurales.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD60

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À la deuxième phrase de l'alinéa 5, substituer au taux :

« 40 % »

les mots :

« 60 % minimum ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. Il convient donc de privilégier le scénario le plus ambitieux pour répondre rapidement à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires.

En retenant le scénario 3, a minima le scénario 2, le pourcentage d'augmentation de l'enveloppe consacrée au financement des infrastructures de transports est de 60 % minimum par rapport au précédent quinquennat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD280

présenté par

Mme Genevard, M. Sermier, M. Abad, M. Straumann, M. Cattin, M. Door, M. Brun,
Mme Corneloup, M. Dive, M. Boucard, M. Hetzel, M. Vialay, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss,
M. Bazin, M. Bony, M. Leclerc, M. Jean-Pierre Vigier, M. Cherpion, M. Di Filippo, M. de Ganay,
Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Pierre-Henri Dumont, M. de la Verpillière,
M. Viry, M. Perrut et Mme Valentin

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 5 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement encourage l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intraeuropéens. Dans ce cadre, les opérateurs publics ferroviaires coopèrent avec les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France.

Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est une activité particulièrement complexe, plusieurs opérateurs ferroviaires européens – dont la DB et ÖBB – ont analysé que le développement d'un réseau international ambitieux pourra se réaliser uniquement si les opérateurs ferroviaires nationaux des différents pays coopèrent.

En conséquence, l'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour les Intercités de nuit. L'État gagnera donc à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le

développement des réseaux Intercités de nuit. C'est un beau projet pour rapprocher l'Europe tout en réduisant les impacts environnementaux des transports.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD68

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À l'alinéa 8, substituer aux mots :

« de 14,3 milliards d'euros »

les mots :

« entre 15 milliards d'euros et 22 milliards d'euros ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation.

La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. Il convient donc de privilégier le scénario le plus ambitieux pour répondre rapidement à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD507

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Manuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À l'alinéa 15, après le mot :

« ruraux »,

insérer les mots :

« , de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité peuvent être différentes de celles des zones rurales.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD511

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À l'alinéa 15, après le mot :

« périurbains »,

insérer les mots :

« , les zones frontalières ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des zones frontalières.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD509

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À l'alinéa 16, après le mot :

« pollution »,

insérer le mot :

« atmosphérique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD66

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

I. – Compléter l’alinéa 16 par les mots :

« et en développant le télétravail et les tiers lieux ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer à la troisième occurrence du mot :

« et »

le signe :

« , ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il convient sur ce projet de loi mobilité d’inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu’à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d’encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d’organisation en pleine croissance qu’il convient d’accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d’améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l’aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés en permettant un meilleur équilibre entre vie familiale et professionnelle, génère des économies de carburant, de temps et de frais de transport. Enfin, le télétravail contribue à améliorer l’empreinte carbone, à réduire les difficultés de circulation aux heures de pointe dans les grandes métropoles, à fixer des actifs dans

les quartiers, espaces péri-urbains ou zones rurales, tout en contribuant à l'aménagement du territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD510

présenté par
M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel et M. Cordier

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

Compléter l'alinéa 22 par les mots :

« et de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité peuvent être différentes de celles des zones rurales.

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD250

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Boucard, M. de Ganay, M. Hetzel, Mme Louwagie, Mme Poletti, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Valentin, M. Vialay, M. Di Filippo, M. Saddier, M. Leclerc et M. Bazin

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À l'alinéa 27, après le mot :

« routiers, »,

insérer le mot :

« cyclables, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le cadre d'une offre alternative de mobilités, il convient de mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité et de la sécurité des pistes cyclables.

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD251

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Boucard, M. de Ganay, M. Hetzel, Mme Louwagie, Mme Poletti, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Valentin, M. Vialay, M. Di Filippo, M. Saddier, M. Leclerc et M. Bazin

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À la troisième phrase de l'alinéa 28, après le mot :

« routiers, »,

insérer le mot :

« cyclables, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le cadre d'une offre alternative de mobilités, il convient de mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité et de la sécurité des pistes cyclables.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD64

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À la dernière phrase de l'alinéa 28, après le mot :

« accumulé »,

insérer les mots :

« , plus particulièrement dans les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion que leur voiture. Souvent, du fait de l'absence de réseaux de transport en commun, chaque foyer dispose de deux voitures. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un budget très important . Certaines zones du territoires et leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent. Il est donc urgent d'apporter une attention particulière et d'investir prioritairement dans ces zones. Tel est l'objet du présent amendement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD503

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Sermier, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc,
Mme Louwagie, M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier,
Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 36 par la phrase suivante :

« Ce constat ne doit toutefois pas aboutir à la fermeture de canaux sans débat préalable avec les élus locaux et nationaux. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés.

Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, notamment des communes, des sites et de toutes les régions traversées par ce réseau, en particulier dans le département des Ardennes.

En effet, supprimer près de 1.000 kilomètres de voies navigables grèverait ces collectivités de ressources touristiques importantes et entraînerait la désertification des villages qui trouvent dans l'économie touristique fluviale une part de leur activité. Supprimer des voies navigables risquerait également d'affaiblir le maillage territorial avec, pour conséquence, la perte considérable d'attractivité à la fois pour le transport (baisse de volumes transportés, perte de marché) et l'activité de plaisance fluviale.

La fermeture de voies navigables mettrait fin à des filières d'avenir telles que la logistique urbaine fluviale et le tourisme fluvial, qui représente actuellement un chiffre d'affaires de 500 millions

d'euros annuels selon la direction générale des entreprises du ministère de l'économie et des finances et le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et pourrait être bien plus important, comme chez certains de nos voisins.

Cet amendement vise par conséquent à empêcher une « dénavigation » sans débat préalable avec les élus locaux et nationaux.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD512

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel et M. Cordier

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

À la première phrase de l'alinéa 38, après le mot :

« structurant »,

insérer les mots :

« , notamment celui des trains d'équilibre du territoire et des trains d'aménagement du territoire, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il précise que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire) et les trains d'aménagement du territoire. La référence aux trains d'aménagement du territoire (au nombre de deux actuellement : Paris Briançon et Paris-Rodez), à cet endroit du rapport laisse ouverte la possibilité d'en mettre en place de nouveaux.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD63

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 38 par les mots :

« , prioritairement dans les zones rurales et de montagne reconnues enclavées ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion que leur voiture. Souvent, du fait de l'absence de réseaux de transport en commun, chaque foyer dispose de deux voitures.. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un budget très important. Certaines zones du territoires et leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent. Il est donc urgent d'apporter une attention particulière et d'investir prioritairement dans ces zones. Tel est l'objet du présent amendement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD253

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Boucard, M. de Ganay, M. Hetzel, Mme Louwagie, Mme Poletti, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Valentin, M. Vialay, M. Di Filippo, M. Saddier, M. Leclerc et M. Bazin

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 38, insérer l'alinéa suivant :

« L'accent sera tout particulièrement mis sur l'aménagement et la sécurisation des lignes existantes qui desservent les départements ruraux ou de montagne. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser qu'il faudra mettre la priorité sur l'aménagement et la sécurisation des lignes ferroviaires qui traversent et desservent les départements ruraux ou de montagne.

À titre d'exemple, la ligne des Cévennes qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes souffre d'un déficit d'investissements alors qu'elle participe du désenclavement des territoires concernés et contribue à la mobilité indispensable dans les zones qu'elle dessert.

En outre, notamment en considération de la concentration exceptionnelle des ouvrages d'art, la ligne des Cévennes présente un intérêt majeur sur le plan de la préservation de notre patrimoine historique.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD61

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :

« L'AFITF investira 1,5 milliard d'euros sur dix ans pour une nouvelle génération de trains Intercités de nuit afin de constituer un réseau de nuit pour des liaisons transversales, radiales et intraeuropéennes. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de 40 ans. Avec la Loi d'Orientation des Mobilités, il est temps d'inscrire à nouveau dans les priorités nationales l'importance d'un réseau de nuit. Celui-ci est devenu depuis d'autant plus pertinent qu'il permet de répondre aux questions du maillage international de la France dans l'Europe par une mobilité bas-carbone et peu énergivore ; du maillage transversal du territoire pour relier entre elles les régions éloignées ; du désenclavement des territoires ruraux excentrés.

Par ailleurs, la renaissance des Intercités de nuit pour lutter contre le changement climatique en Europe est déjà lancée et soutenue par plusieurs pays européens moteurs, dont l'Autriche et la Suède. La France gagnera à s'impliquer elle aussi, sans délai, d'autant plus qu'elle a une position centrale en Europe de l'Ouest pour promouvoir cette mobilité. Le temps long proposé (10 ans) permet dans le même temps de régénérer le réseau ferré. L'investissement de 1,5 Md€ permet d'acquérir 600 voitures neuves et de rénover 150 voitures Corail.

L'Annexe I de la loi prévoit une augmentation des budgets pour les transports. Une partie de cette augmentation gagnera donc à être fléchée pour régénérer l'offre Intercités de nuit et augmenter son ambition. Tel est l'objet de cet amendement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD513

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

I. – À la deuxième phrase de l'alinéa 42, après le mot :

« ferroviaire »,

insérer les mots :

« et guidé ».

II. – En conséquence, à la troisième phrase du même alinéa, après le mot :

« ferroviaires »,

insérer les mots :

« et guidés ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés » à savoir le transport par câbles intra urbain ou valléen mais aussi le développement des liaisons tram/train inter urbaines.

En effet, le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports. Ce mode de transport non carboné réduirait donc fortement la pollution dans les grandes villes. En montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens. Le développement du transport par câbles et des ascenseurs valléens est donc indispensable pour l'économie touristique

de nos territoires permettant de désengorger l'accès aux stations lors des « migrations hivernales » mais aussi de faciliter et décarboner le transport au quotidien des habitants.

Développer la mobilité par liaison tram/train, lorsqu'elle est possible, permet également le désenclavement des territoires via des transports décarbonés. Cela répond à un double enjeu d'attractivité des territoires et de réduction de pollution.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD756

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin,
M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière,
M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de
Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Saddier, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala
et M. Rémi Delatte

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À la quatrième phrase de l'alinéa 42, substituer aux mots :

« nationales et intraeuropéennes »

les mots :

« transversales, radiales et intraeuropéennes ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ».

Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à Grande Vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures. Par ailleurs, pour ces transversales, ni l'avion ni le TGV ne permettent une bonne desserte des villes moyennes et territoires ruraux : ils offrent peu de fréquences et peu d'arrêts. L'avion fait du point à point, il dessert donc peu de villes. Pour être rapide, le TGV doit réaliser peu d'arrêts. En comparaison le train de nuit, parce qu'il n'est pas pressé, peut s'arrêter dans de nombreuses gares, donc desservir en profondeur les territoires.

Rappelons que 80 % de la population de l'Hexagone habite hors d'Ile-de-France et il y a une réelle demande, non satisfaite, sur ces liaisons transversales. Fait remarquable, en 2014, le train de nuit le plus fréquenté était le train transversal « quadritranche » Strasbourg/Luxembourg-Nice/Portbou. La pertinence des trains de nuit transversaux gagnera donc à être mise en avant dans l'étude à venir. Cette action est par ailleurs favorable à la redynamisation des territoires ruraux.

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD75

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 42 par les deux phrases suivantes :

« L'État remet également au Parlement avant le 1^{er} juin 2020 un audit financier précis des charges et des recettes d'exploitation des Intercités de nuit depuis les années 2000. Cet audit comprend en particulier, pour chaque ligne et chaque jour d'exploitation, le nombre de circulations réalisées, le nombre de places offertes et le nombre de voyageurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

À l'étranger, certains trains de nuit ont montré qu'ils peuvent fonctionner à l'équilibre budgétaire. En France, l'ARAFER a émis des doutes sur la séparation comptable des activités SNCF et plus récemment sur des incohérences relevées dans les informations transmises par l'opérateur sur les trains de nuit. En 2016, l'Audit d'Intercités s'était déjà interrogé sur le calcul de certaines charges. Depuis, plusieurs régions Autorités Organisatrices des Transports ont elles aussi dénoncé l'opacité des coûts des prestations du groupe SNCF. La concurrence ne résoudra pas tous les problèmes, puisque les opérateurs historiques restent dans tous les pays en position dominante. Dans le cadre de la convention d'exploitation entre la SNCF et l'État, l'implication, l'expertise et le contrôle de l'État sont nécessaires pour le bon fonctionnement des services ferroviaires qu'il subventionne. Par ailleurs, la mobilité « train de nuit » est jugée largement « obsolète » par le groupe SNCF, qui considère qu'elle n'a pas en France d'intérêt commercial pour l'avenir. Le groupe SNCF ne peut donc pas se réfugier derrière le « secret commercial » pour refuser de publier les données de fréquentation. Les chiffres gagneront donc à devenir publics afin d'encourager tous les acteurs, dont les collectivités territoriales intéressées, afin qu'elles disposent de données fiables pour éventuellement relancer cette mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD758

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Saddier, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala et M. Rémi Delatte

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« Par ailleurs, l'État demande à l'opérateur ferroviaire public de coopérer avec les opérateurs ferroviaires qui en feraient la demande, afin de développer des lignes de trains de nuit internationales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le train de nuit est une solution efficace bas carbone trop longtemps négligée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures – soit 750 km en TGV – perd en attractivité. En comparaison le voyage de nuit, même à vitesse modérée, permet des déplacements pendant notre sommeil, donc sans perte de temps, sur des distances deux fois plus longues : de 600 à 1500 km. Par exemple, une liaison Paris-Berlin de 1000 km constitue une distance idéale.

Plusieurs opérateurs ferroviaires européens – dont la DB et ÖBB – ont analysé que le développement d'un réseau international ambitieux ne pourra se réaliser que si les opérateurs ferroviaires des différents pays coopèrent. Selon la compagnie autrichienne ÖBB, « le train de nuit est un secteur particulier qui ne peut fonctionner qu'avec des coopérations transfrontalières fortes »¹. Ainsi, les trains de nuit opérés par ÖBB en dehors de l'Autriche sont tractés par des locomotives italiennes, allemandes ou suisses. La coopération est aussi cruciale pour la vente des billets : la Deutsche Bahn vend des billets pour les trains de nuit opérés par ÖBB², sans quoi ces trains de nuit circulant sur le réseau allemand ne pourraient être économiquement viables.

Cette coopération n'est pas spontanée. Elle est voulue par les pouvoirs publics : le 22 juin 2017 le Parlement allemand a demandé au Gouvernement d'agir pour redéployer les trains de nuit, en favorisant la coopération avec les opérateurs étrangers.³ Les Pays-Bas et la Suisse ont aussi demandé la coopération de ÖBB. De la même façon, la coopération s'est bien développée en Europe Centrale. Lors du lancement en décembre 2018 d'un nouveau train de nuit multibranche au départ de Berlin, M. Kurt Bauer, le manager des trains de nuit ÖBB, a déclaré que « ce projet est issu de la coopération avec les compagnies ferroviaires publiques de pas moins de cinq pays – l'Allemagne, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. »

A titre de comparaison, en Europe de l'Ouest la compétition pèse sur les trains de nuit. Le train de nuit Paris-Venise n'est pas vendu sur oui.sncf, et il a bien du mal à trouver l'équilibre économique. Le train de nuit est une activité complexe et fragile, qui a besoin d'une coopération entre opérateurs. Il serait idéal que la SNCF coopère pour vendre les billets des trains de nuit internationaux, ainsi que des offres combinant trains de nuit et trains de jour. Aussi, en cas de perte de correspondance, il est important que les compagnies coopèrent pour acheminer dans les plus brefs délais les passagers, comme le font les compagnies aériennes.

L'État gagnera donc à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement des trains de nuit. C'est un beau projet pour rapprocher l'Europe tout en réduisant les impacts environnementaux des transports.

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD240

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 42 par la phrase suivante :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit avec une haute qualité de service de bout en bout jusqu'en gare, dont un service douches, une variété de confort suivant les critères européens, des horaires optimisés et un effort de promotion. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Actuellement, la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux important de voyageurs car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui, la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan.

Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges inclinables qui sont pourtant appréciés pour les « petits prix ». L'offre premium est aussi désespérément absente, alors qu'elle permettrait de faire monter les décideurs dans le train. La France prend du retard pour cette mobilité pourtant clé pour l'aménagement du territoire et pour le climat. Une expérimentation à haut niveau de service est nécessaire pour évaluer le potentiel réel de cette mobilité innovante.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD757

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Saddier, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala et M. Rémi Delatte

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 42, insérer l'alinéa suivant :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes de trains de nuit à haut niveau de service de bout en bout incluant un effort de promotion, des horaires optimisés, un service de douches en gare et une variété de confort pour tous avec des sièges inclinables, des couchettes et une offre premium de type voiture-lit. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Actuellement la qualité de service est insuffisante sur les trains de nuit. Si le service s'améliore, la fréquentation sera au rendez-vous car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores, plus compatibles avec le climat. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui de nombreuses gares, dont le terminus Paris-Austerlitz, n'offrent plus de douches, quand ailleurs en Europe il y a des douches même dans les trains. Sur les deux lignes maintenues, les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan.

Les trains de nuit à l'étranger disposent souvent d'au moins 4 niveaux de confort. En France le service SNCF risque de perdre les sièges inclinables qui sont pourtant appréciés pour les « petits prix ». L'offre premium est également désespérément absente, alors qu'elle permettrait de faire monter la classe affaire dans le train : le train de nuit à haut niveau de service est un train pour tous ! La France prend du retard pour cette mobilité pourtant clé pour l'aménagement du territoire et pour le climat. Dans le cadre de l'étude à venir sur le développement des trains de nuit, une expérimentation à haut niveau de service est nécessaire pour évaluer le potentiel de cette mobilité innovante.

L'Annexe I de la loi prévoit une augmentation des budgets pour les transports. Une partie de cette augmentation gagnera donc à être fléchée pour impulser cette expérimentation.

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD241

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 42, insérer l'alinéa suivant :

« L'État impulse une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit dans les départements métropolitains les plus enclavés, éloignés de la capitale et des grands axes de circulation et qui ne sont pas desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, certains territoires se trouvent encore très éloignés de Paris par le réseau ferroviaire, à plus de six heures d'une gare parisienne. Ce sont des territoires qui ne sont pas desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse et dont l'enclavement s'est profondément aggravé ces trente dernières années avec la suppression des trains directs et des trains de nuit à laquelle s'ajoute l'absence de travaux importants sur les infrastructures routières.

Aussi, il est proposé à travers cet amendement de réintroduire, à titre expérimental, des trains de nuit pour ces territoires, ce qui répondrait à une forte demande. En effet de nombreuses personnes souhaiteraient pouvoir rejoindre la capitale plus facilement par le biais du train, notamment des actifs qui souhaiteraient pouvoir se rendre à des rendez-vous professionnels sans perdre une journée de travail ou des étudiants.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD514

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, M. Cordier et M. Cinieri

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

Compléter l'alinéa 51 par les mots :

« et de montagne ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD256

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Boucard, M. de Ganay, M. Hetzel, Mme Louwagie, Mme Poletti, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Valentin, M. Vialay, M. Di Filippo, M. Saddier, M. Leclerc et M. Bazin

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

Après l'alinéa 52, insérer l'alinéa suivant :

« L'accent sera tout particulièrement mis sur l'aménagement et la sécurisation des routes nationales qui traversent les départements ruraux ou de montagne. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser qu'il faudra mettre la priorité sur l'aménagement et la sécurisation des routes nationales qui traversent les départements ruraux ou de montagne.

À titre d'exemple, en Haute-Loire, la RN 88 et la RN 102 souffrent d'un déficit d'investissements et de soutien financier de l'État alors que ce département doit impérativement être désenclavé dans le but de permettre sa redynamisation.

ASSEMBLÉE NATIONALE
28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD498

présenté par
M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, M. Cordier et M. Cinieri

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :

« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inclure les travaux de sécurisation dans les opérations de désenclavement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD500

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À la seconde phrase de l'alinéa 54, après le mot :

« préférable »,

insérer les mots :

« , sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est de rétablir la rédaction de l'alinéa 54 tel qu'il était issu des travaux du Sénat. Les débats au sein de cette chambre ont, en effet, introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux consistant à privilégier des aménagements ponctuels.

Cette exception vise, si un projet de mise en 2x2 voies est abouti (une déclaration d'utilité publique ayant été prononcée et les acquisitions et aménagements fonciers ayant été réalisés) à ne pas le remplacer par des aménagements ponctuels qui ne répondraient pas aux besoins de la population locale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD72

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 55 par les mots :

« , en accordant une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Certains départements, en particulier en zone de montagne, cumulent les handicaps d'enclavement, se trouvant à la fois éloignés de Paris et de leur capitale régionale. Ils souffrent d'un retard d'investissement qui a parfois conduit à aggraver leur situation d'enclavement. C'est pourquoi, le présent amendement prévoit qu'ils bénéficieront d'une attention particulière et qu'il convient d'investir prioritairement dans ces départements.

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD71

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 55, insérer l'alinéa suivant :

« Dans les départements métropolitains éloignés de la capitale qui cumulent des handicaps d'enclavement, en particulier ceux dont les chefs-lieux sont éloignés de plus de 45 minutes d'une autoroute, qui ne comptent pas ou peu de routes à deux fois deux voies et se trouvent de ce fait lourdement pénalisés par la réduction de vitesse à 80km/h, qui ne sont pas desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse et qui sont éloignés de leurs capitales régionales, des schémas de désenclavement seront élaborés en lien avec les collectivités locales afin de moderniser les infrastructures routières, maintenir et développer des services ferroviaires opérationnels et assurer des dessertes aériennes. La liste des départements concernés sera définie par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, certains territoires se trouvent à la fois très éloignés de Paris et de leur capitale régionale . Dans certains cas, cet enclavement s'est même profondément aggravé en trente ans avec la suppression des trains directs, des trains de nuit et l'absence de travaux importants sur les infrastructures routières. Pour les territoires qui ne disposent pas d'autoroute, pas de voie rapide ni de deux fois deux voies et qui se trouvent pénalisés du fait de la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, il est fondamental que le projet de loi prévoit un effort particulier en leur faveur et envoie un signe fort.

Aussi, il est proposé à travers cet amendement d'instaurer des schémas de désenclavement qui seraient élaborés en lien avec les collectivités locales afin de définir un programme de modernisation des infrastructures routières et d'assurer le maintien et le développement de services ferroviaires opérationnels.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD70

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 61 par les mots :

« et le développement des tiers-lieux destinés à l'accueil des télétravailleurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte.

Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés en permettant un meilleur équilibre entre vie familiale et professionnelle, génère des économies de carburant, de temps et de frais de transport.

Enfin, le télétravail contribue à améliorer l'empreinte carbone, à réduire les difficultés de circulation aux heures de pointe dans les grandes métropoles, à fixer des actifs dans les quartiers, espaces péri-urbains ou zones rurales, tout en contribuant à l'aménagement du territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD763

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard, M. Viala et M. Rémi Delatte

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À l'alinéa 67, après le mot :

« marchandes »,

insérer les mots :

« , grâce au déploiement de 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici 2028 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 6 juillet 2017, le Gouvernement a présenté son Plan Climat.

Dans la continuité de ce plan, le Gouvernement s'est engagé, le 13 décembre 2017, lors de la clôture des Assises nationales de la mobilité, par la voix de la Ministre Élisabeth Borne, à ce que la loi d'orientation des mobilités définisse « les trajectoires de verdissement de nos véhicules (voitures, poids lourds, deux-roues, autocars, etc.) ainsi que les leviers pour que tous les acteurs y contribuent ».

Enfin, le Gouvernement a présenté son plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique, le 1^{er} juin 2018. Celui-ci prévoit le déploiement de 400 à 1000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici 2028.

Cet amendement a pour objet de mettre la loi d'orientation des mobilités en cohérence avec ces annonces gouvernementales successives, en inscrivant dans le rapport annexé le déploiement de 400 à 1000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici 2028.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD69

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À l'alinéa 81, substituer au nombre :

« 2 »

le nombre :

« 3 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation.

La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. Il convient donc de privilégier le scénario le plus ambitieux pour répondre rapidement à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD15

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER B

Substituer aux alinéas 2 et 3 les deux alinéas suivants :

«

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	3 000	3 300 (<i>a minima</i> 3 000)	3 600 (<i>a minima</i> 3 000)	3 900 (<i>a minima</i> 3 000)	4 000 (<i>a minima</i> 3 000)

« Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 22 milliards d'euros, *a minima* 15 milliards d'euros, sur la période 2023-2027. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 1^{er} février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport en alertant sur l'urgence à agir et en appelant à un véritable plan Marshall en matière d'infrastructures de transports. Un consensus s'était alors dégagé autour d'un scénario 2 portant à 60 milliards sur 20 ans l'investissement nécessaire dans les transports.

La crise des « gilets jaunes » donne aujourd'hui un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

En retenant un scénario 2 dévalué sur la base de trois schémas définis par le COI qui allaient du statu quo à un scénario qui permettait de répondre à l'ensemble des difficultés identifiées et qui permettait de préparer l'avenir dans les meilleures conditions, il y aura nécessairement des sacrifices qui devront être opérés en matière de politique d'infrastructures. Or, ces sacrifices dans les territoires ne sont plus soutenables après les semaines de crise que le pays a traversé depuis novembre 2018.

Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d’euros) et la trajectoire financière retenue jusqu’à présent (13,7 milliards d’euros), la différence s’élève à 1,3 milliards d’euros sur le budget de l’AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d’euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d’euros sur l’ensemble du quinquennat.

Le présent amendement vise ainsi à privilégier le scénario 3 correspondant à l’accélération des projets identifiés dans le scénario intermédiaire pour mieux répondre aux attentes des territoires. Notamment la réduction des inégalités territoriales en assurant un meilleur accès aux villes moyennes et aux territoires ruraux, tout en tenant compte des besoins spécifiques des Outre-Mer.

ASSEMBLÉE NATIONALE
29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD798

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda,
M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad,
Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier,
M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 1ER B

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD17

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER C

Substituer aux alinéas 4 et 5 les treize alinéas suivants :

« *Art. L. 1212-I. – I. – Il est institué, auprès du ministre chargé des transports, un Conseil d'orientation des infrastructures, chargé :*

« 1° D'établir un bilan annuel sur la mise en œuvre de la programmation des investissements dans les transports ;

« 2° D'étudier et d'émettre des recommandations sur la politique d'investissements dans les transports ;

« 3° D'émettre un avis sur toutes questions en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements dans les transports, dont il est saisi par le ministre chargé des transports ;

« 4° D'élaborer, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport présenté au Parlement faisant le bilan quinquennal de la politique d'investissement et servant à la préparation, tous les cinq ans, d'un projet de loi d'orientation et de programmation des investissements dans les transports.

« II. – Le Conseil d'orientation des infrastructures est composé de dix-sept membres comprenant :

« – Le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

« – Le président de la Fédération nationale des travaux publics ;

« – Trois députés désignés par l'Assemblée nationale de manière à assurer une représentation pluraliste ;

« – Trois sénateurs désignés par le Sénat de manière à assurer une représentation pluraliste ;

« – Trois élus locaux représentant les régions, les départements et les communes désignés respectivement par Régions de France, l'Association des départements de France et l'Association des maires de France ;

« – Six personnalité qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transport, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de financement nommés par décision du ministre chargé des transports.

« III. – Les modalités de fonctionnement du Conseil d'orientation des infrastructures sont fixées par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme.

En ce sens, le travail réalisé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a servi à l'élaboration de la programmation financière contenue dans le présent projet de loi d'orientation des mobilités.

Le présent amendement vise à pérenniser ce Conseil d'orientation. Ce dernier aura vocation à réunir un panel d'acteurs, tant publics que privés, reconnus dans les transports afin de pouvoir éclairer le Gouvernement et le Parlement sur les orientations en matière d'investissement ou de financement des transports.

Il aura un rôle d'expertise, de suivi et de préparation, tous les cinq ans, de la programmation des investissements de l'État dans les transports.

Ses modalités d'organisation seront précisées par décret.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD493

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Cordier et
M. Cinieri

ARTICLE 1ER C

À l'alinéa 4, après le mot :

« membres »,

insérer les mots :

« trois représentants des régions, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Conseil d'orientation des infrastructures a été réintroduit dans le projet de loi par le Sénat. Ses missions, sa composition, son organisation et son fonctionnement sont renvoyés à un décret en Conseil d'État. Toutefois, d'ores et déjà la loi prévoit que le conseil sera composé de six parlementaires (trois députés et trois sénateurs). De la même manière et compte tenu de forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il apparaît souhaitable de prévoir directement dans la loi que le conseil comprendra également obligatoirement trois représentants des régions.

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD319

présenté par

M. Dive, M. Cinieri, M. Vatin, M. Lurton, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Brenier, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Rémi Delatte, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. Schellenberger, M. Saddier, M. Di Filippo, M. Cherpion, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, M. Menuel, M. Pauget, M. Viry, M. Rolland et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 1ER C

À l'alinéa 4, après le mot :

« membres »,

insérer les mots :

« trois présidents de conseil régional ou leurs représentants par délégation, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'action des régions au niveau des transports est devenue essentielle. La région a la gestion des ports et des aéroports, des Trains Express Régionaux, des transports routiers interurbains et scolaires, de la voirie, mais aussi des gares publiques routières...

Les régions sont des autorités organisatrices de transport de plein exercice, c'est la raison pour laquelle le Conseil d'orientation des infrastructures doit compter parmi ses membres des présidents de conseils régionaux, mais aussi parce qu'ils sont des élus locaux avec une réelle connaissance des besoins en matière de mobilité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD315

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Sermier, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc,
Mme Louwagie, M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier,
Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 1ER C

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Il comporte également la liste des voies navigables dont la fermeture est envisagée par Voies
navigables de France. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés.

Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, notamment des communes, des sites et de toutes les régions traversées par ce réseau, en particulier dans le département des Ardennes.

En effet, supprimer près de 1.000 kilomètres de voies navigables grèverait ces collectivités de ressources touristiques importantes et entraînerait la désertification des villages qui trouvent dans l'économie touristique fluviale une part de leur activité. Supprimer des voies navigables risquerait également d'affaiblir le maillage territorial avec, pour conséquence, la perte considérable d'attractivité à la fois pour le transport (baisse de volumes transportés, perte de marché) et l'activité de plaisance fluviale.

La fermeture de voies navigables mettrait fin à des filières d'avenir telles que la logistique urbaine fluviale et le tourisme fluvial, qui représente actuellement un chiffre d'affaires de 500 millions

d'euros annuels selon la direction générale des entreprises du ministère de l'économie et des finances et le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et pourrait être bien plus important, comme chez certains de nos voisins.

Cet amendement vise par conséquent à empêcher une « dénavigation » sans débat préalable et vote du Parlement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD19

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER C

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Ce rapport est rédigé par le Conseil d'orientation des infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à conférer au Conseil d'orientation des infrastructures un rôle d'expertise et de suivi de la programmation des investissements de l'État dans les transports à travers la rédaction du rapport annuel présenté par le Gouvernement au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD20

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER C

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Au regard du bilan annuel réalisé, le Parlement peut ajuster la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La programmation des investissements en matière de transports définie par le présent projet de loi doit reposer sur un principe de sincérité budgétaire. Elle implique donc d'être intégralement financée, en s'appuyant sur un équilibre entre les recettes disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

Ce principe de sincérité budgétaire n'est à ce jour pas garanti. Pour preuve, le budget de l'AFITF voté en début d'année 2019 fait déjà apparaître un écart de 200 millions d'euros en moins par rapport au montant inscrit dans le projet de loi.

Le budget initial de l'AFITF, adopté le 27 février 2019, s'élève en effet à 2,5 milliards d'euros. Ce montant est en progression de 11 % par rapport au budget 2018 (hors EcoMouv). Néanmoins, en intégrant le remboursement du solde Ecomouv versé en 2018 par l'AFITF (326 M€), cette évolution ressort négative (-4 %).

Compte-tenu des nombreuses incertitudes qui entourent la réalisation effective de la trajectoire financière, il convient ainsi de donner la possibilité au Parlement de réviser la loi dès l'année 2020.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD495

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Menuel, M. Cordier et M. Cinieri

ARTICLE 1ER ERétablir l'article 1^{er} E dans la rédaction suivante :

« Avant la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre II de la première partie du code des transports, il est inséré un article L. 1221-1 A ainsi rédigé :

« *Art. L. 1221-1 A.* – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes visent à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire (les deux trains de nuit qui subsistent desservant Briançon et Rodez) ou encore la fermeture de gares secondaires de TGV (A titre d'exemple, sur la ligne LYRIA, une modification du cadencement des TGV est envisagée et celle-ci aurait pour effet de menacer de fermeture certaines gares).

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD479

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Thiériot, M. Viry, M. Vialay, M. Bony, M. Leclerc, Mme Louwagie,
M. Viala, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Bazin, M. Straumann, M. Saddier, Mme Anthoine et
Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 31

À la première phrase de l'alinéa 119, après le mot :

« départements »,

insérer les mots :

« dont le nombre de candidats libres est le plus élevé ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le nombre de candidats libres a été multiplié par 400 % entre 2015 et 2017. Alors qu'il devait faire figure d'exception, ce statut est aujourd'hui largement dévoyé. Les places d'examen attribuées aux candidats libres sont en effet essentiellement utilisées par les candidats inscrits sur les plateformes de mise en relation d'élèves et d'enseignants de la conduite indépendants, travaillant sans agrément. Ces plateformes, qui utilisent le dispositif pour contourner la méthode nationale d'attribution des places, se réclament de plus de 150.000 candidats inscrits, ce qui à terme aurait des conséquences dramatiques sur le nombre de « faux » candidats libres.

Dans l'optique d'offrir une meilleure répartition des examens en rapprochant l'offre et la demande, le Gouvernement a annoncé, le 2 mai dernier, l'expérimentation à partir de janvier 2020 d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique dans cinq départements pour une durée de 8 mois : l'Aude, la Haute-Garonne, le Gers, le Gard et l'Hérault. Or, le choix des départements retenus par l'État ne semble pas de nature à permettre une évaluation fiable de l'expérimentation, aussi bien au niveau du nombre de candidats libres que du manque de places disponibles à l'examen. En effet, dans toute l'Île-de-France en particulier, les délais pour avoir une place à l'examen pratique se sont envolés depuis septembre 2018. Il faut désormais attendre plus de six mois dans les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et le Val-d'Oise, sept mois en Seine-Saint-Denis, et plus de huit mois à Paris pour passer l'examen.

Cet amendement vise par conséquent à mieux encadrer le choix des départements retenus pour l'expérimentation en prenant en compte le nombre de candidats libres.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD7

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 31

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD802

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 31

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD801

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda,
M. Cinieri, Mme Levy, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad,
Mme Louwagie, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Viala, M. Jean-Pierre Vigier,
M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, M. Perrut et M. Descoeur

ARTICLE 31

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD5

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 31

Cet amendement a été déclaré irrecevable après diffusion en application de l'article 98 du règlement de l'Assemblée nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD56

présenté par

M. Descoeur, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 31 BIS

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale. ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets.

L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial. Parce qu'elles délivrent l'agrément et qu'elles disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à même d'assurer le respect de ces obligations légales. Il convient donc de s'assurer que la loi précise bien que l'agrément délivré soit de portée départementale en clarifiant l'article R. 213-1 du code de la route. Toute autre solution rendrait de facto toute volonté de contrôle inopérante et nierait l'intérêt pédagogique du local. Cette proximité et cette capacité de contrôle conditionnent une haute qualité de l'éducation routière et donc une haute sécurité routière.

Cette pratique collective s'inscrirait pleinement dans le cadre de la feuille de route des Institutions européennes concernant l'éducation routière et qui s'applique en France à travers le Référentiel pour une Éducation à une Mobilité Citoyenne

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD534

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 32 TER

I. – À l’alinéa 5, après la première occurrence du mot :

« transport »,

insérer les mots :

« ou de leurs abords ».

II. – En conséquence, compléter le même alinéa par les mots :

« ou de leurs abords ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement relatives à « la police des transports, la sécurité et la lutte contre la fraude ».

Il vise également à préciser le cadre dans lequel ces enregistrements peuvent avoir lieu, en précisant que ces derniers peuvent avoir lieu aux abords des emprises immobilières nécessaires à l’exploitation de services de transports, ainsi qu’aux abords des véhicules de transport public de personnes.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD535

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 33

À l'alinéa 5, après le mot :

« mots : « »,

insérer les mots :

« , les agents d'une entreprise de sécurité privée missionnée par l'exploitant et soumise aux dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée.

Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature. Si les usagers eux-mêmes sont le plus souvent victimes de cette délinquance, les personnels de conduite et de contrôle travaillant pour les opérateurs de transport font aussi régulièrement l'objet d'agressions physiques et verbales de la part d'usagers ou de tiers empruntant les voies de circulation.

Afin d'améliorer la sûreté dans les transports publics et le sentiment de sécurité des voyageurs, la loi du 22 mars 2016 permet aux opérateurs de se doter d'un service interne de sécurité. Cependant, à la lumière des expériences menées par certains opérateurs en Ile-de-France et validées par Ile de France Mobilités, les prestations de sociétés de sécurité privées (avec une présence visible et dissuasive d'agents de sûreté agréés par le Conseil national des activités privées de sécurité - CNAPS) pour des missions de sécurisation dynamique peuvent aussi s'avérer totalement adaptées pour les réseaux de surface, à des coûts compétitifs.

L'objectif de cet amendement est ainsi de clarifier la possibilité pour les opérateurs de transport de recourir à ce type de services pour effectuer les missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent.

Pour les agents de sûreté externalisés, leur mission de sécurisation s'effectue à partir de véhicules suivant à courte distance les bus ou bien par une présence effective d'agents embarqués dans les bus ou tramways ou assurant une surveillance par point fixe dans les gares routières. Ils participent aux opérations de contrôle des titres en appui des services compétents des opérateurs de transport. Ils viennent également en renfort des forces de l'ordre lors que des opérations conjointes de contrôle sont organisées.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD57

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 33 TER

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 6 :

« *Art. L. 3116-6.* – Les conducteurs de transport en commun affectés à l'exécution des services de transport public collectif de personnes dont la liste est définie par arrêté disposent d'un système d'information... (*le reste sans changement*). »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à apporter plusieurs précisions :
– tout d'abord que l'obligation s'applique aux transports en commun de personnes et non pas à l'ensemble des services
– ensuite que l'équipement n'est pas forcément lié au véhicule mais doit être disponible pour le conducteur (possibilité d'utiliser une application mobile)
– enfin que les prestations de transport en commun soumises à l'obligation d'équipement d'un dispositif d'information signalant la présence d'un passage à niveau sont définies par arrêté. En effet, l'équipement en GPS ou en smartphones de l'ensemble des 100 000 véhicules composant le parc français des autobus et autocars n'est pas utile pour les circuits sur lesquels une reconnaissance du parcours est effectuée ou pour ceux qui n'empruntent pas de passage à niveau. Il convient donc de lister par voie réglementaire les services concernés afin d'exclure les services urbains et les services réguliers pour lesquels une reconnaissance préalable du parcours est obligatoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD524

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri et Mme Poletti

ARTICLE 33 TER

À l'alinéa 6, après le mot :

« service »,

insérer les mots :

« non urbain ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit d'exclure de cette obligation les véhicules des services urbains qui ne franchissent pas, voire très peu, de passages à niveau au quotidien dans leurs trajets réguliers. L'équipement des 26000 autobus, affectés à des services urbains, serait inutile et très coûteux pour les AOM qui ne disposent pas de passages à niveau dans leur ressort territorial.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD539

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 34 BIS

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – Le III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

« II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation, leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion.

L'immense majorité des salariés des domaines skiables doivent quotidiennement, quel que soit leur poste de travail, emprunter ponctuellement ou régulièrement, pour les besoins du service, ces remontées mécaniques. A cet effet, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à une autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le localiser pour des raisons de sécurité (changement météorologique etc.).

L'irrégularité de leurs plannings impose aux salariés de bénéficier d'une carte de libre circulation, puisque la souplesse d'organisation inhérente à l'exploitation de remontées mécaniques exige qu'un salarié puisse être mobilisé au pied levé pour assurer le remplacement d'un autre salarié sur un

poste différent du sien (tant techniquement que géographiquement, ou pour une opération de secours).

La carte de libre circulation ne constitue donc pas en soi un avantage en nature mais reste un véritable outil professionnel, l'utilité personnelle d'une telle carte de libre circulation étant dérisoire, cette dernière se restreignant au seul domaine déjà arpenté à titre professionnel tous les jours de la saison par le salarié.

L'article L. 136-1-1 du Code de la Sécurité Sociale définit l'assiette de la CSG et, à ce titre dresse une liste d'avantages n'entrant pas dans cette assiette, sans pour autant constituer une rupture d'égalité devant les charges publiques. L'article L 242-1 du Code de la Sécurité Sociale renvoie à cet article afin de déterminer le champ des cotisations assises sur les revenus des salariés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD540

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 34 BIS

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

« II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion.

Ceux-ci sont amenés, quel que soit leur poste de travail, à emprunter ponctuellement ou régulièrement, ces remontées mécaniques pour les besoins de leur employeur. A cet effet d'ailleurs, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le localiser pour des raisons de sécurité (changement météorologique etc.).

Il est impératif, vis-à-vis des clients empruntant les remontées mécaniques pour leur loisir, que les salariés des exploitants de domaines skiabiles utilisent les mêmes voies d'accès et par conséquent soient munis d'une telle carte.

En outre, l'irrégularité de leurs plannings impose aux salariés de bénéficier d'une carte unique de libre circulation puisque la souplesse d'organisation inhérente à l'exploitation de remontées

mécaniques exige qu'un salarié puisse être mobilisé au pied levé pour assurer le remplacement d'un autre salarié sur un poste différent du sien (tant techniquement que géographiquement).

Or, depuis un récent renforcement administratif, les laissez-passer d'accès aux remontées mécaniques délivrés aux salariés des domaines skiables sont soumis à une taxation URSSAF au titre d'un avantage en nature (charges patronales et charges salariales).

En effet, l'URSSAF considère, même en l'absence d'utilisation par le salarié durant ses jours de repos, que 2/7^{èmes} du prix du forfait ski usager doivent être imputés comme avantage en nature, alors même que les grilles tarifaires prévoient l'accès gratuit (inclus dans le forfait saison) pour les jours de ski au-delà de 25 jours. L'avantage consenti est donc nul.

Aussi, cet amendement prévoit de supprimer la taxation réalisée par l'URSSAF des forfaits de ski utilisés par les salariés des domaines skiables.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD759

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et M. Rémi Delatte

ARTICLE 40

I. – À l’alinéa 9, après le mot : « pour », substituer aux mots :

« tout conducteur »,

les mots :

« toute personne ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 10, après la référence : « I », substituer aux mots :

« le conducteur »,

les mots :

« la personne ».

III. – Au même alinéa, après le mot : « est », substituer au mot :

« celui »,

les mots :

« celle visée à l’article L. 121-2 du code de la route et ».

IV. – Après la seconde occurrence du mot : « pour », rédiger ainsi la fin du même alinéa :

« ladite infraction ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Conformément aux dispositions du code de la route, ce n'est pas le conducteur qui est responsable pécuniairement d'une infraction de non-paiement du péage, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné par l'infraction. Cet amendement vise à aligner la terminologie des dispositions de l'article 40 du présent projet de loi relatives au délit d'habitude, avec l'article L. 121-2 du code de la route qui prévoit les principes de la responsabilité pénale en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages. Cet amendement vise ainsi à apporter une clarification indispensable afin que le délit d'habitude s'applique bien à tous les cas de figure.

Si l'article L. 121-1 du code de la route prévoit que c'est le conducteur du véhicule qui est responsable pénalement des infractions commises, l'article L. 121-2 du même code prévoit par dérogation à ce principe, la responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation en cas d'infractions à la réglementation sur l'acquittement des péages. Le même article prévoit par ailleurs la possibilité pour le titulaire du certificat d'immatriculation de fournir des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction, le cas échéant le conducteur du véhicule.

Cet amendement a donc aussi pour objet de permettre que la comptabilisation du nombre de contraventions pour la Constitution du délit d'habitude respecte les principes particuliers de responsabilité pénale en matière de non-paiement du péage.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

AMENDEMENT

N ° CD852

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann,
M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay,
Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger,
M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et
M. Rémi Delatte

ARTICLE 40

Retiré avant publication.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD761

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et M. Rémi Delatte

ARTICLE 40

Compléter l'alinéa 13 par la phrase suivante :

« Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif des péages sans barrière physique représentent une évolution de l'expérience des usagers des autoroutes eu égard au mode d'acquittement du péage qu'il convient d'accompagner. L'article 40 du présent projet de loi prévoit la possibilité pour les usagers de s'acquitter du péage après leur passage (post-paiement), sans pour autant fixer ce délai de post-paiement.

Cet amendement a donc pour objet de permettre à l'exploitant de ne pas engager une procédure pénale dans le cas où l'utilisateur, ayant fait le choix du post-paiement, n'aurait toutefois pas respecté le délai de post-paiement prévu mais s'acquitterait du péage avant envoi par l'exploitant de l'avis de paiement. En effet, à l'heure actuelle, et à défaut de modification législative comme le propose cet amendement, l'exploitant se verrait dans l'obligation de poursuivre pénalement l'utilisateur dans une telle situation.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD480

présenté par

M. Saddier, Mme Duby-Muller, M. Straumann, M. Brun, M. Menuel, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Bony, M. Leclerc, M. Viala, Mme Trastour-Isnart, M. Vialay, M. Viry, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Poletti et M. Rolland

ARTICLE 40 BIS

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« 4° La mise à disposition des usagers d'un nombre minimum de voies réservées au sens de l'article L. 411-8 du code de la route, en fonction de la taille et de la géographie du réseau. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le covoiturage sur autoroute est un enjeu majeur des prochaines années. Cet amendement vise à le développer.

L'article 40 *bis*, dans sa version adoptée par la commission, vise à prévoir un certain nombre d'obligations à l'égard des sociétés concessionnaires d'autoroutes afin d'accélérer la transition écologique du transport routier en s'appuyant sur l'investissement, la connaissance du réseau et l'expertise des concessionnaires autoroutiers.

Cet article met en place un volet environnemental dans les futures concessions en prévoyant une couverture du réseau autoroutier en stations d'avitaillement en carburants alternatifs, en parking de covoiturage et par la mise en place d'une obligation de tarifs préférentiels pour les véhicules à faible émission. Dans cet optique, aucun mécanisme de compensation est à prévoir, dans la mesure où il s'agit de nouvelles concessions et donc de nouveaux appels d'offre. Il n'y a donc aucun coût pour l'État ni aucune augmentation automatique des péages.

En cohérence avec l'article 15 du présent projet de loi, qui prévoit la possibilité de mettre en place des voies réservées sur autoroutes, il convient d'intégrer dans ce cahier des charges environnementales, la mise en place d'un nombre minimum de voies réservées sur autoroute en fonction de la taille et de la géographie du réseau. Cette intégration aura pour effet d'inciter les actuels concessionnaires à, dès maintenant, expérimenter et développer des voies réservées sur autoroute, notamment afin de faciliter le covoiturage.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD842

présenté par

M. Viala, M. Brun, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, Mme Trastour-Isnart, M. Viry, M. Saddier,
M. Reda, M. Vialay, M. Cordier, M. Cinieri, M. Vatin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras et
M. Rolland

ARTICLE 40 TER A

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« et démographiques ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'État en tant que maître d'ouvrage concernant les infrastructures de transport se doit de prendre en considération tous les aspects du territoire. Chacun d'entre eux, ont leurs propres caractéristiques d'ordre géographique avec une situation topographique bien particulière. Il convient d'adapter ses infrastructures aux besoins sociaux-économiques de la population locale afin que le coût de celle-ci soit supportable pour les administrés et qu'elle ait un véritable intérêt en améliorant le quotidien des habitants.

Cependant, la réalisation d'une infrastructure de transport doit tenir compte de la démographie de la population résidant sur le territoire. Il est indispensable de prendre en compte le nombre d'habitants dans un cadre d'adaptation des infrastructures sur un territoire donné. Les enjeux sont différents s'ils concernent un espace urbain ou s'ils concernent un espace rural.

Cet amendement vise à prendre en compte la situation démographique des territoires lorsque L'État adapte ces infrastructures de transport à celui-ci.