

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1120

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 1ER A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après le mot :

individuel« ,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 5 :

« , en facilitant les déplacements multimodaux et en accompagnant le changement de pratiques par une démarche de formation, d'information et de sensibilisation ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement ajoute l'accompagnement au changement des pratiques de mobilité aux objectifs de la programmation financière des investissements de transport. La politique de mobilité doit accompagner le changement de pratiques en vue d'une démarche inclusive et vertueuse.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1145

présenté par

M. Orphelin, Mme Auconie, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, M. Sempastous, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 1ER A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

À l'alinéa 10, après le mot :

« routier »,

insérer les mots :

« et ferroviaire ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir dans la stratégie des investissements dans les transports le désenclavement des territoires par la voie ferroviaire, pour ne pas se limiter au désenclavement routier.

Le ferroviaire peut avantageusement contribuer au désenclavement des villes moyennes.

Il s'agit d'une mobilité accessible à tous, quel que soit l'âge, qui permet notamment d'inclure les personnes qui ne possèdent pas de voiture.

Il s'agit aussi d'une mobilité peu énergivore et plus facile à décarboner, à favoriser d'urgence pour lutter contre le changement climatique. Régénérer les « petites lignes » permet de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures.

Cet amendement a été proposé par le collectif Oui au train de nuit.

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1311

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 1ER A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

I. – Après l’alinéa 12, insérer l’alinéa suivant :

« f) Le déploiement de guichets uniques de la mobilité assurant les missions définies à l’article L. 1231-1-1 du code des transports sur l’ensemble du territoire en prenant comme unité territoriale d’action la zone d’emploi. »

II. – En conséquence, à l’alinéa 7, substituer au mot :

« cinq »

le mot :

« six ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement programme le maillage du territoire par des plateformes de mobilité qui permettront l’accompagnement des usagers.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1146

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, M. Sempastous, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 1ER A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Compléter l'alinéa 13 par la phrase suivante :

« Le maillage par de grands itinéraires ferroviaires s'appuie sur le réseau classique pour les liaisons transversales et internationales, grâce à l'offre Intercités de nuit et de jour. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à développer l'offre de trains de nuit.

Les liaisons LGV sont bien adaptées pour des distances inférieures à 750 km, et pour des radiales de/vers Paris.

L'offre Intercités de nuit en cours de renaissance en Europe permet un maillage qui est à la fois plus étendu, avec des distances supérieures à 1000 km réalisables en une nuit, et plus multidirectionnel puisqu'il permet des transversales ferroviaires.

Cet amendement a été proposé par le collectif Oui au train de nuit.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1147

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, M. Haury, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, M. Sempastous, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 1ER B

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Un investissement d'1,5 milliard d'euros sur 10 ans est prévu sur la période 2020-2030 pour développer une nouvelle génération de voitures Intercités de nuit, permettant de constituer un réseau de trains de nuit radial, transversal et international. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un budget dédié au développement du train de nuit.

Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de 40 ans. 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 (1) maillage international de la France dans l'Europe par une mobilité bas-carbone et peu énergivore ; (2) maillage transversal du territoire pour relier entre elles les régions éloignées ; (3) désenclavement des territoires ruraux excentrés.

L'Hexagone possède des dimensions idéales pour le développement du train de nuit. Beaucoup de trajets requièrent de 5h à 10h de train (transversales, trajets vers ou depuis le Sud de la France).

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. La France gagnera à s'impliquer elle aussi, sans délais, d'autant plus qu'elle a une position centrale en Europe de l'Ouest pour promouvoir cette mobilité.

L'augmentation des budgets consacrés aux transports du quotidien doit être fléchée pour permettre notamment de régénérer l'offre Intercités de nuit, et d'augmenter son ambition.

Cet amendement a été proposé par le collectif Oui au train de nuit.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1102

présenté par

M. Orphelin, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, M. Villani, M. Balanant, M. Cubertafon, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

L'article 302 *bis* K du code général des impôts est complété par un VIII ainsi rédigé :

« VIII. – 1. Les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle, dénommée "contribution au financement des infrastructures de transport", versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à :

« *a*) 20 € pour chaque passager embarqué à destination de la France, d'un autre État membre de l'Union européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ;

« *b*) 50 € pour chaque passager embarqué à destination d'un autre État.

« Ces tarifs sont portés, respectivement, à 40 et 100 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« Ces tarifs sont intégralement répercutés sur chaque billet d'avion, dans le respect des catégories mentionnées aux troisième à cinquième alinéas du présent VIII.

« L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion, en évidence, à la fois en amont de l'achat et sur le titre de transport.

« 2. La contribution au financement des infrastructures de transport est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 3. La contribution au financement des infrastructures de transport est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 4. La contribution au financement des infrastructures de transport est due pour les billets achetés à compter du 1^{er} janvier 2020. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire une contribution au financement des infrastructures de transport, versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et visant notamment à financer le développement de l'offre ferroviaire, en particulier les petites lignes, ainsi que le développement des mobilités actives.

Plus rien ne justifie que le transport aérien ne contribue pas au financement des politiques de mobilités durables, et que le kérosène du transport aérien ne soit pas taxé. Depuis le début de la crise des gilets jaunes, de nombreux citoyens ont dénoncé cette absurdité. Les déplacements effectués en avion augmentent fortement d'année en année, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus polluant au kilomètre (sur le même trajet, 14 fois plus émetteur qu'un train classique et 40 fois plus qu'un TGV). Le kérosène n'est pas taxé, ce qui contribue à permettre aux compagnies de proposer des prix défiant toute concurrence. Un signal prix peut être fixé afin de mieux prendre en compte les fortes externalités environnementales liées à ce mode de transport, et d'inciter ainsi à un changement des habitudes. Ce serait par ailleurs une mesure de justice environnementale et sociale. Pour rappel, 40 % des Français ne partent pas en vacances, encore moins en avion. Dans le monde, 95 % des gens n'ont jamais pris l'avion. En France, l'essentiel de la clientèle du transport aérien est dans les 8e à 10e décile. Il existe une forte corrélation entre revenu et choix de l'avion comme mode de déplacement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1103

présenté par

M. Orphelin, Mme Auconie, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Lainé, M. Maire, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, Mme Thillaye, M. Balanant, M. Cubertafon, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombrevail, Mme Sage, M. Chiche, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

L'article 302 *bis* K du code général des impôts est complété par un VIII ainsi rédigé :

« VIII. – 1. Les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle, dénommée "contribution au financement des infrastructures de transport", versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à :

« a) 5 € pour chaque passager embarqué à destination de la France, d'un autre État membre de l'Union européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ;

« b) 20 €, pour chaque passager embarqué à destination d'un autre État.

« Ces tarifs sont portés, respectivement, à 10 et 40 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« Ces tarifs sont intégralement répercutés sur chaque billet d'avion, dans le respect des catégories mentionnées aux troisième à cinquième alinéas du présent VIII.

« L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion, en évidence, à la fois en amont de l'achat et sur le titre de transport. »

« 2. La contribution au financement des infrastructures de transport est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 3. La contribution au financement des infrastructures de transport est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 4. La contribution au financement des infrastructures de transport est due pour les billets achetés à compter du 1^{er} janvier 2020. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire une contribution au financement des infrastructures de transport, versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et visant notamment à financer le développement de l'offre ferroviaire, en particulier les petites lignes, ainsi que le développement des mobilités actives. Il propose une tarification plus basse que l'amendement précédent.

Plus rien ne justifie que le transport aérien ne contribue pas au financement des politiques de mobilités durables, et que le kérosène du transport aérien ne soit pas taxé. Depuis le début de la crise des gilets jaunes, de nombreux citoyens ont dénoncé cette absurdité. Les déplacements effectués en avion augmentent fortement d'année en année, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus polluant au kilomètre (sur le même trajet, 14 fois plus émetteur qu'un train classique et 40 fois plus qu'un TGV). Le kérosène n'est pas taxé, ce qui contribue à permettre aux compagnies de proposer des prix défiant toute concurrence. Un signal prix doit être fixé afin de mieux prendre en compte les fortes externalités environnementales liées à ce mode de transport, et d'inciter ainsi à un changement des habitudes. Ce serait par ailleurs une mesure de justice environnementale et sociale. Pour rappel, 40 % des Français ne partent pas en vacances, encore moins en avion. Dans le monde, 95 % des gens n'ont jamais pris l'avion. En France, l'essentiel de la clientèle du transport aérien est dans les 8e à 10e décile. Il existe une forte corrélation entre revenu et choix de l'avion comme mode de déplacement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1104

présenté par

M. Orphelin, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Maire, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin,
Mme Thillaye, M. Balanant, M. Cubertafon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur,
Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombrevail, Mme Sage,
M. Chiche, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après le VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, il est inséré un VI *bis* ainsi rédigé :

« VI *bis*. – 1. Dans le cas d'un vol intérieur métropolitain, les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle dénommée "contribution au financement des infrastructures de transport", versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le montant de cette contribution est fixé par décret en Conseil d'État selon les modalités suivantes :

« *a*) Entre 2 et 10 € lorsque le passager ne peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement ;

« *b*) Entre 4 et 50 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« Ces tarifs sont intégralement répercutés sur chaque billet d'avion, dans le respect des catégories mentionnées aux troisième et quatrième alinéas du présent VI *bis*.

« L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion, en évidence, à la fois en amont de l'achat et sur le titre de transport.

« 2. La contribution au financement des infrastructures de transport est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 3. La contribution au financement des infrastructures de transport est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 4. La contribution au financement des infrastructures de transport est due pour les billets achetés à compter du 1er janvier 2021. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire une contribution au financement des infrastructures de transport, versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et visant notamment à financer le développement de l'offre ferroviaire, en particulier les petites lignes, ainsi que le développement des mobilités actives. Il vise uniquement les vols intérieurs métropolitains, sans exclure les LAT (lignes d'aménagement du territoire).

Plus rien ne justifie que le transport aérien ne contribue pas au financement des politiques de mobilités durables, et que le kérosène du transport aérien ne soit pas taxé. Depuis le début de la crise des gilets jaunes, de nombreux citoyens ont dénoncé cette absurdité.

Cette contribution au financement des infrastructures de transport, semblable à la contribution écologique au décollage que vient de mettre en place la Suède, concernera tous les vols intérieurs métropolitains.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1105

présenté par

M. Orphelin, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, Mme Thillaye, M. Balanant, M. Cubertafon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après le VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, il est inséré un VI *bis* ainsi rédigé :

« VI *bis*. – 1. Dans le cas d'un vol intérieur métropolitain, les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle dénommée "contribution au financement des infrastructures de transport", versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le montant de cette contribution est fixé par décret en Conseil d'État selon les modalités suivantes :

« *a*) Entre 2 et 10 € lorsque le passager ne peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement ;

« *b*) Entre 4 et 50 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« Ces tarifs sont intégralement répercutés sur chaque billet d'avion, dans le respect des catégories mentionnées aux troisième et quatrième alinéas du présent VI *bis*.

« L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion, en évidence, à la fois en amont de l'achat et sur le titre de transport.

« 2. La contribution au financement des infrastructures de transport est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 3. La contribution au financement des infrastructures de transport est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 4. La contribution au financement des infrastructures de transport est due pour les billets achetés à compter du 1^{er} janvier 2021. De manière transitoire, jusqu'au 1^{er} janvier 2025, la contribution au financement des infrastructures de transport n'est pas due lorsque le vol pour lequel le billet est vendu correspond à une liaison aérienne faisant l'objet d'obligations de service public. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire une contribution au financement des infrastructures de transport, versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et visant notamment à financer le développement de l'offre ferroviaire, en particulier les petites lignes, ainsi que le développement des mobilités actives. Il vise uniquement les vols intérieurs métropolitains, en excluant les LAT (lignes d'aménagement du territoire).

Plus rien ne justifie que le transport aérien ne contribue pas au financement des politiques de mobilités durables, et que le kérosène du transport aérien ne soit pas taxé. Depuis le début de la crise des gilets jaunes, de nombreux citoyens ont dénoncé cette absurdité.

Les déplacements effectués en avion augmentent fortement d'année en année, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus polluant au kilomètre (sur le même trajet, 14 fois plus émetteur qu'un train classique et 40 fois plus qu'un TGV). Le kérosène n'est pas taxé, ce qui contribue à permettre aux compagnies de proposer des prix défiant toute concurrence. Un signal prix doit être fixé afin de mieux prendre en compte les fortes externalités environnementales liées à ce mode de transport, et d'inciter ainsi à un changement des habitudes.

Les montants collectés viendront alimenter un fonds destiné à financer les actions menées par les autorités organisatrices de la mobilité, portant notamment sur la rénovation des lignes ferroviaires dont le renforcement des petites lignes.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1106

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Cariou, Mme Dupont, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Balanant, M. Cubertafon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Au deuxième alinéa du 1 du VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, les mots : « reversé au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » » sont remplacés par les mots : « versé au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, pour le renforcement et l'entretien de l'offre ferroviaire classique. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à affecter le surplus des recettes de la « taxe Chirac » au financement d'alternatives de mobilité durable, afin d'augmenter le financement des programmes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Ce surplus est en augmentation chaque année, en raison de l'augmentation continue du trafic et du nombre de passagers aériens : elle représente de fait déjà 240M€.

La taxe de solidarité sur les billets d'avion aussi appelée « taxe Chirac » alimente le fonds de solidarité pour le développement (FSD) dans la limite d'un plafond fixé à 210 millions d'euros. Le solde est affecté au budget annexe contrôle et exploitation aériens. Cet amendement propose d'allouer ce solde au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Il permettrait d'affecter, dès la première année, plus de 30 M€ en plus aux politiques de mobilités durables.

Selon plusieurs études concordantes (Insee, Ipsos, Ifop), trois Français sur quatre prennent quotidiennement leur voiture pour aller travailler. Pour 51 % d'entre-eux, ce choix se fait par

manque de transports en commun efficaces. Il est donc nécessaire d'accompagner davantage ces personnes en développant des solutions de mobilité durable au plus près des citoyens.

Ainsi, les montants collectés viendront alimenter un fonds destiné à financer les actions menées par les autorités organisatrices de la mobilité en milieu rural, portant notamment mais sans exclusive sur les petites lignes ferroviaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1107

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Dans un délai de deux mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport portant sur les modalités de l'augmentation du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France par l'instauration, avant le 1^{er} janvier 2021, d'une contribution sur le kérosène utilisé pour le transport aérien. Ce rapport comprend notamment l'étude des quatre alternatives suivantes : l'instauration d'une contribution au financement des infrastructures de transport sur les vols intérieurs et internationaux ; l'instauration d'une contribution au financement des infrastructures de transport uniquement sur les vols intérieurs métropolitains ; l'instauration d'une contribution au financement des infrastructures de transport uniquement sur les vols intérieurs métropolitains, en excluant les lignes d'aménagement du territoire ; et l'utilisation du surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour le financement des petites lignes et/ou des actions pour la mobilité propre menées par les autorités organisatrices de la mobilité en milieu rural.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à proposer la production d'un rapport portant sur les modalités de l'augmentation du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France par l'instauration, avant le 1^{er} janvier 2021, d'une contribution sur le kérosène utilisé pour le transport aérien.

Le financement de l'AFITF doit être renforcé pour pouvoir mener à bien les objectifs de la présente loi.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1108

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Maire, M. Nadot, Mme Rossi, Mme Thillaye,
Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Balanant, M. Cubertafon, M. El Guerrab, M. Juanico,
M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner,
M. Dombreval, Mme Sage, Mme De Temmerman et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le titre II du code de la voirie routière est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Redevance poids-lourds

« *Art. L. 124-1.* – Les véhicules qui empruntent le réseau routier national ainsi que celui des collectivités territoriales lorsqu'il est susceptible de subir un report de trafic et dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 12 tonnes sont soumis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, à une redevance pour service rendu, appelée redevance poids-lourds, ayant pour objet de couvrir les coûts du service d'entretien structurel des chaussées du domaine public routier national.

« La redevance est due par le propriétaire du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail, d'un contrat de location ou de tout autre type de contrat de mise à disposition de l'usage de véhicule, la redevance est due par l'utilisateur désigné dans ce contrat. Le bailleur demeure solidairement responsable du paiement de la redevance ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Le réseau soumis à la redevance est constitué d'axes du réseau routier national défini à l'article L. 121-1 dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'État. Cette liste ne comprend pas les sections d'autoroutes et routes du réseau routier national soumises à péages.

« Le montant de la redevance est proportionné à la durée d'utilisation du réseau routier défini à l'article L. 124-3. Son montant est modulé en fonction des caractéristiques des véhicules, en particulier des dommages causés aux infrastructures et à l'environnement, notamment par les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques.

« *Art. L. 124-2.* – Le produit de la redevance est versé à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Les sommes perçues correspondant à l'usage du réseau routier des collectivités territoriales leur est ensuite rétrocédé, déduction faite des coûts éventuels afférents à la perception de la redevance.

« *Art. L. 124-3.* – Un décret en Conseil d'État définit les conditions dans lesquelles tout ou partie de la redevance poids-lourds peut être remboursé sur présentation de justificatifs d'achat de carburant sur le territoire français.

« *Art. L. 124-4.* – Les dispositions du présent chapitre entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire et au plus tard un an à compter de la publication de la présente loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer une vignette transitoire remboursable poids-lourds.

Une incitation à la conversion du transport de marchandises vers des modes plus propres doit être mise en place si nous voulons réussir à limiter le changement climatique. Par ailleurs, le développement d'infrastructures de transports permettant une mobilité plus écologique pour tous nécessite des financements importants.

Il est donc proposé d'instaurer une redevance poids-lourds, qui sera modulée en fonction de la quantité de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques émise par le véhicule concerné. Les véhicules les plus propres pourront être entièrement exonérés de la redevance, ainsi que ceux effectuant le plein en France. Cette redevance serait transitoire, en attendant à moyen terme la mise en place de la directive eurovignette à l'échelle européenne.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1109

présenté par

M. Orphelin, Mme Chapelier, M. Lainé, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Balanant, M. Cubertafon, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombreval, Mme Sage, Mme De Temmerman, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre V du titre II du livre II du code de l'environnement est complété par un article L. 225-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 225-3. 1.* Toute entreprise qui bénéficie d'une prestation de transport commercialisée ou organisée par un prestataire au sens de l'article L. 1431-3 du code des transports est assujettie à une redevance climat due à raison des gaz à effet de serre émis par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation.

« Cette contribution est également due par toute entreprise qui dispose d'un service de livraison et qui réalise pour son propre compte des prestations de transport.

« 2. Elle est due chaque trimestre en fonction de la quantité cumulée de gaz à effet de serre émise par l'ensemble des prestations de transport dont a bénéficié l'entreprise au cours du trimestre précédent. La redevance est assise sur la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser la prestation de transport, selon les modalités de calcul définies à l'article L. 1431-3 du code des transports.

« 3. Son taux est fixé, pour les années 2020 à 2022, selon les modalités suivantes :

2020	2021	2022
5 €/T.CO2e	10 €/T.CO2e	15 €/T.CO2e

« 4. Le redevable est tenu de déclarer, auprès du service des impôts dont il dépend ou auprès d'un organisme agréé par l'État, avant le 25 du premier mois du trimestre, un relevé conforme au modèle établi par l'administration indiquant le total des émissions du trimestre précédent.

« La redevance est établie et recouvrée au vu de ce relevé selon les règles, conditions, garanties et sanctions prévues en matière de taxe sur la valeur ajoutée.

« 5. Le produit de la redevance est versé à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des programmes de mobilités plus propres et d'entretien des réseaux existants.

« 6. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à faire contribuer financièrement les donneurs d'ordre de prestations de transport via une contribution en fonction de la volumétrie CO2 du transport qu'ils ont commandé. Le tarif fixé est plus bas que dans l'amendement précédent, dans le but de récolter les 600 millions d'euros actuellement manquants pour le financement de la programmation des infrastructures de transport.

Ce tarif permet de faire de la redevance une contribution qui viendra s'additionner à l'actuelle TICPE.

Cette redevance incitera les décideurs à prendre en compte le volume d'émissions de CO2 des différents choix de transport qui s'offrent à eux et à faire des efforts pour réduire leurs émissions. Cette redevance étant supportée par les donneurs d'ordre selon le principe du pollueur-payeur, elle sera neutre pour les transporteurs.

Il s'agit aussi d'une solution pérenne pour le financement, l'entretien et la rénovation des infrastructures. Elle favorise le report modal vers le fret ferroviaire, mais aussi celui de la route vers la route écoresponsable et d'une manière générale le déploiement des technologies à faible émission de CO2 (électricité, Hydrogène, GNV). Alors que les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent environ 5,7 fois plus de gaz à effet de serre (GES) rapporté à la tonne transportée que les poids lourds (rapport mission gouvernementale VUL), une telle incitation est devenue primordiale.

La mise en œuvre de cette redevance s'appuie sur le décret 2011-1336 du 24 octobre 2011 (modifié par le 2017-639 du 26 avril 2017) relatifs à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport, qui impose depuis le 1^{er} Octobre 2013 aux transporteurs (tous modes) de fournir le volume d'émissions CO2/GES de chaque opération à leurs clients. Il est donc possible de transmettre aux donneurs d'ordres l'ensemble des GES émis à sa demande. De plus, depuis l'arrêté du 26 février 2019 pris pour l'application de l'article D. 1431-19 du code des transports, il est possible d'obtenir un certificat de conformité pour l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport.

De plus, l'ADEME s'est engagée à fournir sous quelques mois une plateforme de calcul et d'échanges d'informations CO2 qui permettra à tous les transporteurs de renseigner

individuellement et régulièrement ses donneurs d'ordres des émissions de GES dans le cadre du programme « Engagements volontaires pour l'environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs » (EVE).

La redevance pourra être fixée à un taux permettant de réunir 600 M€/an, l'équivalent du financement des infrastructures de transport actuellement manquant.

Cet amendement a été initialement inspiré des propositions de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE).

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1134

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Dans un délai d'un mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport analysant la possibilité de reverser le surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion mentionné au deuxième alinéa du 1 du VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour l'affecter au renforcement et à l'entretien de l'offre ferroviaire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à affecter le surplus des recettes de la « taxe Chirac » au financement d'alternatives de mobilité durable, afin d'augmenter le financement des programmes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Il s'agit d'un amendement de repli dans le cas où l'amendement suivant serait irrecevable au regard de l'article 36 de la loi organique relative aux lois de finances :

« Après l'article 1^{er} B :

« Au deuxième alinéa du 1 du VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, les mots »reversé au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » » sont remplacés par les mots « versé au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, pour le renforcement et l'entretien de l'offre ferroviaire classique. » ».

Les recettes de la « taxe Chirac » sont en effet en augmentation chaque année, en raison de l'augmentation continue du trafic et du nombre de passagers aériens : elle représente de fait déjà 240M€.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1110

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, Mme Dupont, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, Mme Valérie Petit, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior et M. Potier

ARTICLE 1ER C

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Substituer à l'alinéa 4 les quatre alinéas suivants :

« *Art. L. 1212-1. – I. – Il est institué, auprès du ministre chargé des transports, un Conseil d'orientation des infrastructures chargé de :*

« 1° Remettre au Gouvernement un rapport d'orientation sur la programmation des investissements au plus tard le 30 juin 2022, puis tous les cinq ans ;

« 2° Répondre à toute sollicitation du ministre chargé des transports en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements dans les transports.

« Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser les missions du Conseil d'orientation des infrastructures, et les modalités de présentation de la programmation des investissements de l'État dans les transports devant la représentation nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1111

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, Mme Dupont, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 1ER C

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Substituer à l'alinéa 4 les quatre alinéas suivants :

« *Art. L. 1212-1. – I. - Il est institué, auprès du ministre chargé des transports, un Conseil d'orientation des infrastructures chargé de :*

« 1° Remettre au Gouvernement un rapport d'orientation sur la programmation des investissements au plus tard le 30 juin 2022, puis tous les cinq ans ;

« 2° Répondre à toute sollicitation du ministre chargé des transports en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements dans les transports.

« Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs. Il comprend également un représentant des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et un représentant des associations agréées des usagers de transport. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser la composition (incluant associations des usagers de transport et de protection de l'environnement) et les missions du Conseil d'orientation des infrastructures, ainsi que les modalités de présentation de la programmation des investissements de l'État dans les transports devant la représentation nationale.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1112

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 1ER C

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi cet article :

« I. – La section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi rédigée :

« Section 1

« Le conseil d'orientation des infrastructures

« *Art. L. 1212-1. – I. – Il est institué auprès du ministre chargé des transports un Conseil d'orientation des infrastructures chargé de :*

« 1° S'assurer de la mise en œuvre d'une programmation soutenable des actions à mener dans le domaine des transports et des mobilités, y compris des modes actifs et partagés, et conforme aux priorités énoncées par la loi n°... du d'orientation des mobilités ;

« 2° Suivre la réalisation financière de cette programmation ;

« 3° Établir un bilan annuel présentant la mise en œuvre de la politique d'investissements définie à l'article 1^{er} A de la même loi. Ce bilan annuel sera présenté dans un rapport adressé par le Gouvernement au Parlement ;

« 4° Établir une évaluation quinquennale présentée au Parlement au moins une fois tous les cinq ans.

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

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

« - 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 métropoles désignés respectivement par Régions de France, l'Association des départements de France et l'Association des maires de France ;

« - Sept personnalités qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transport, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de financement public nommés par décision du ministre chargé des transports ;

« - Deux représentants des organisations de la société civile en charge de la défense de l'environnement, nommés par le conseil national de la transition écologique parmi les membres du collège représentant les organisations non gouvernementales.

« III. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont fixés par décret. »

II. – L'article L. 1111-7 du code des transports est abrogé. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instituer officiellement le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) installé pendant les Assises de la mobilité en 2018, lui assigner des missions et revoir sa composition.

Pour mener à bien les objectifs de cette loi d'orientation des mobilités, il est indispensable de disposer de nouveaux outils de pilotage des politiques publiques, pour réorienter progressivement, et de manière programmée, les politiques existantes et les investissements vers les modes de transport les moins émetteurs. Le COI est l'instance de gouvernance décisive pour assurer le suivi de la programmation des investissements.

Cet amendement ouvre la composition du COI à de nouveaux acteurs, représentants des citoyens et de l'intérêt général, veillant à la lutte contre le changement climatique et la protection de la biodiversité. Il précise que les membres du COI ne sont pas rémunérés.

Enfin, cet amendement supprime le Haut comité de la qualité de service dans les transports, prévu à l'article L. 1111-7 du code des transports, que le COI remplace.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1157

présenté par

M. Orphelin, M. Alauzet, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Nadot, M. Pahun, Mme Panonacle, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

APRÈS L'ARTICLE 1ER E, insérer la division et l'intitulé suivants:

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

« Titre III *bis* : Valoriser les infrastructures existantes et optimiser leur usage

« Article XX

« Le code des transports est ainsi modifié :

« 1° A l'alinéa 2 de l'article L. 1212-1, les mots : « L'entretien, la modernisation », sont remplacés par les mots : « Par ordre de priorité, l'entretien, la modernisation ».

« 2° L'article L. 1213-1 est ainsi modifié :

« Au second alinéa, les mots : « et leur combinaison », sont remplacés par les mots « leur combinaison et l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises ».

« 3° Après L. 1511-1, il est inséré un article L. 1511-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1511-1-1. - La réalisation d'un projet de construction, d'extension ou de modification substantielle d'infrastructure de transport est subordonnée à l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. Cette réalisation participe aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de neutralité carbone à horizon 2050, ainsi qu'à l'exigence zéro artificialisation nette à ce même horizon. »

« 4° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

« a) Les mots « Les grands projets d'infrastructures » sont remplacés par « les projets et grands projets d'infrastructures ».

« b) Il est ajouté la phrase suivante : « L'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises sont pris en compte dans cette évaluation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rendre plus efficace l'évaluation des projets et grands projets d'infrastructures de transport, et à privilégier l'optimisation des infrastructures existantes ou leur aménagement plutôt que la construction de nouvelles infrastructures.

L'objectif est d'adapter au mieux ces projets et grands projets aux besoins de déplacement des personnes et de transport de marchandises, et à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

L'ensemble des projets d'infrastructure devront tenir compte de leur impact sur l'environnement et de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1119

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE PREMIER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« 2° *bis* Après le mot : « utilisation », la fin de l'article L. 1111-2 du code des transports est ainsi rédigée : « d'une solution de mobilité accessible aux passagers à mobilité réduite tels que définis par la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ainsi qu'à l'ensemble des publics présentant des difficultés financières, physiques, matérielles ou cognitives » ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier l'article définissant la mise en oeuvre progressive du droit à la mobilité.

A l'heure actuelle en France, 7 millions d'actifs rencontrent des difficultés quotidiennes de mobilité. Les difficultés rencontrées sont parfois complexes et multiples, notamment pour les personnes en insertion socioprofessionnelle. Les solutions de mobilité actuellement conçues le sont pour une majorité d'usagers, pour qui la mobilité est accessible plus ou moins facilement. Pour les autres, les difficultés sont nombreuses et parfois « invisibles » :

- Peur de prendre les transports ;
- Non-possession d'une carte bancaire afin de payer son abonnement ;
- Handicap physique ne permettant pas de prendre une ligne régulière de bus.

Il est impératif que les solutions de demain soient conçues à partir des difficultés des plus exclus afin qu'elles le soient pour tous. Ce droit à la mobilité doit être le point de départ de cette règle.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1116

présenté par

M. Orphelin, M. Dombrevail, Mme Sage, M. Chiche, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Dupont, Mme Khedher, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE PREMIER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Rédiger ainsi l'alinéa 33 :

« 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité, sous la forme d'un guichet unique physique, téléphonique ou numérique, destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, mais également à l'ensemble du public, notamment dans une logique de développement des alternatives à la voiture individuelle ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à enrichir la compétence d'accompagnement en vue d'une mobilité inclusive.

Pour une partie de cette population, la mise à disposition de solutions ne suffit pas. Un accompagnement est nécessaire dans une démarche :

- d'appropriation des solutions ;
- d'informations sur les droits et tarifications sociales ;
- de formation à l'utilisation des solutions disponibles.

Cette approche vaut pour des publics fragiles cherchant à retrouver une mobilité mais également pour accompagner des publics afin de changer de pratiques vers une solution plus vertueuse.

Cette compétence doit être rendue obligatoire pour les AOM.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1113

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE PREMIER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après le mot :

« climatique »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 37 :

« , contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à ajouter aux compétences des AOM les actions de lutte contre l'étalement urbain.

La politique menée en matière de mobilité est étroitement liée à l'étalement urbain. Pour lutter contre ce fléau qui continue à être la cause d'une importante artificialisation des sols chaque année, il est essentiel que les autorités organisatrices de la mobilité aient la responsabilité de contribuer, par les politiques de mobilité qu'elles mettent en oeuvre, à la lutte contre l'étalement urbain.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1114

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE PREMIER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après l'alinéa 37, insérer l'alinéa suivant :

« Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives et partagées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à ajouter aux compétences des AOM les actions en vue de favoriser le report modal depuis la voiture individuelle vers les transports en commun et les mobilités actives et partagées.

Aider et inciter les citoyens à utiliser davantage les transports en commun, le vélo, la marche à pied, le covoiturage, etc. au détriment de la voiture individuelle est essentiel afin de répondre aux défis du changement climatique, de la pollution atmosphérique, de la congestion, etc. Les AOM doivent avoir la responsabilité de favoriser ce report modal.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1115

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Dupont, Mme Khedher, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

L'article L. 1111-4 du code des transports est complété par les mots : « , et d'être accompagné de manière individualisée dans leur utilisation lorsqu'il en a besoin ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à enrichir la définition du droit à la mobilité, afin d'y ajouter le droit à être accompagné dans l'utilisation des moyens de transport disponibles.

En effet, pour une partie de cette population, la mise à disposition de solutions ne suffit pas. Un accompagnement est nécessaire dans une démarche :

- d'appropriation des solutions ;
- d'informations sur les droits et tarifications sociales ;
- de formation à l'utilisation des solutions disponibles.

Cette approche vaut pour des publics fragiles cherchant à retrouver une mobilité mais également pour accompagner des publics afin de changer de pratiques vers une solution plus vertueuse.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1123

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 2

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Supprimez les alinéas 5 et 6.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer l'exonération de versement mobilité en contrepartie de télétravail.

Le Sénat a introduit une exonération du versement mobilité pour les entreprises ayant conclu un accord de télétravail. Or le principe du versement mobilité doit être sanctuarisé afin de garantir le financement durable des transports en commun. Cette exonération va à l'encontre du développement des services de mobilité du quotidien, qui constitue une des priorités du projet de loi d'orientation des mobilités.

Cet amendement a été proposé par le Réseau action climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1117

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Dupont, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 4

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Rédiger ainsi l'alinéa 19 :

« *Art. L. 1231-5.* - Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires rassemblant notamment les élus et collectivités territoriales concernées sur le territoire, les représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, les acteurs de la sphère sociale et de la mobilité, qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place dans une logique de réduction de l'impact de la mobilité sur l'environnement et de la garantie de l'accès aux solutions de mobilité pour tous les publics en fonction de leurs difficultés (physiques, matérielles, financières ou psychologiques). »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à élargir la composition du comité des partenaires en associant l'ensemble des élus concernés sur le territoire, ainsi que les acteurs de la sphère sociale et de la mobilité. Cet élargissement doit être l'occasion d'une réflexion collective, d'une recherche d'optimisation voire de mise en commun des solutions de mobilité, permettant de mettre fin à la réflexion en silos.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1118

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Khedher, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Dupont, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 6

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

I. – À l'alinéa 4, après le mot : « mobilité », substituer au mot :

« solidaire »,

le mot :

« inclusive ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution aux alinéas 5, 6, 9, 10, 14 et 16.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier à la marge l'article 6 qui crée une section dans le code des transports dédiée à la mobilité solidaire, afin de remplacer ces termes par ceux de mobilité inclusive.

Alors que le concept de mobilité solidaire s'adresse à certaines catégories d'utilisateurs seulement, répondant notamment à des critères d'aides sociales, celui de mobilité inclusive vise à assurer l'accès à la mobilité de l'ensemble des citoyens. À l'heure actuelle en France, 7 millions d'actifs rencontrent des difficultés quotidiennes de mobilité. Les difficultés rencontrées sont parfois complexes et multiples, notamment pour les personnes en insertion socioprofessionnelle. Les solutions de mobilité actuellement conçues le sont pour une majorité d'utilisateurs, pour qui la mobilité est accessible plus ou moins facilement. Pour les autres, les difficultés sont nombreuses et parfois « invisibles » :

- Peur de prendre les transports ;
- Non-possession d'une carte bancaire afin de payer son abonnement ;
- Handicap physique ne permettant pas de prendre une ligne régulière de bus.

Ce qui peut apparaître comme une subtilité de langage correspond en réalité à une philosophie différente : n'exclure aucune des personnes qui ont des difficultés quotidiennes de mobilité. Cet amendement a été proposé par *Wimoov*.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1125

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Martin, M. Molac, Mme Rossi, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 18

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi l'article 18 :

« La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-17.* – I. – L'activité de location de véhicules et d'engins partagés, en libre-service et sans station d'attache consiste en leur mise à disposition du public visant à permettre le transport de passagers ou de marchandises.

« Pour l'application du présent article, est considéré comme un opérateur de services de mobilité permettant le transport de passagers ou de marchandises tout professionnel ayant pour objet social la réalisation de l'activité définie à l'alinéa précédent.

« Cette activité n'est pas soumise aux dispositions du titre II du livre 1^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques, notamment les articles L. 2122-1 et suivants.

« II. – Tout opérateur organisant cette activité la déclare préalablement, dans un délai minimal de trente jours précédant le début du service, à l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-de-France, à l'autorité organisatrice compétente prévue à l'article L. 1241-1, ainsi qu'aux communes de son ressort territorial.

« Cette déclaration préalable confère un droit d'opérer dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Elle porte exclusivement sur :

« 1° les informations relatives au nombre, aux caractéristiques des engins ou des véhicules affectés au service initialement ;

« 2° les informations relatives aux conditions de déploiement et de gestion de cette flotte, notamment la manière dont l'opérateur et ses préposés appliquent les règles relatives au stationnement des véhicules et engins.

L'opérateur la renouvelle tous les douze mois, à compter de la date de dépôt de la première déclaration, lorsqu'un changement intervient dans les informations déclarées. Au cours de cette période de douze mois, il informe également les autorités administratives concernées de tout changement dans les conditions de déploiement et de gestion de sa flotte.

« III. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue à l'article L. 1241-1 peuvent, après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement, soumettre les opérateurs à des prescriptions particulières sur tout ou partie de leur ressort territorial, lorsque les activités de ces opérateurs sont susceptibles d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, ou des impacts significatifs en matière de congestion.

« Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent exercer cette prérogative par délégation, dans l'hypothèse où les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au premier alinéa ne souhaitent pas l'exercer.

« Les prescriptions particulières mentionnées aux alinéas précédents portent exclusivement sur :

« 1° Le nombre maximum de véhicules ou engins que comprend la flotte initiale à laquelle l'autorité organisatrice de la mobilité peut limiter l'opérateur lors de son installation, et les modalités selon lesquelles ce nombre peut ensuite augmenter à la condition que certains critères de bon déroulement soient remplis ;

2° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour communiquer régulièrement aux autorités administratives visées au premier alinéa du II du présent article des informations sur les activités, notamment les délais d'intervention de l'opérateur, la moyenne de trajets par véhicule ou engin, la durée de vie moyenne des véhicules ou engins, à l'exclusion de toute donnée personnelle telle que définie par le règlement général sur la protection des données, et pour recueillir les signalements des collectivités sur des véhicules ou engins endommagés ou mal stationnés ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour que ses préposés et les utilisateurs de ses véhicules ou engins puissent connaître et appliquer la législation en vigueur, notamment les règles issues du code de la route et les règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes comme les règles relatives à l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie, et pour que les utilisateurs soient sensibilisés à un usage conforme à leur sécurité et à celle des autres usagers de l'espace public, l'opérateur ne pouvant

cependant pas être tenu pour responsable du comportement des utilisateurs de ces véhicules et engins, notamment en raison d'une conduite inappropriée ou qui ne respecterait pas le code de la route ;

« 4° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont endommagés ou hors d'usage, ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;

« 5° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour limiter le plus possible la pollution sonore de ses véhicules et engins, ainsi que pour garantir la mise en circulation de véhicules et engins conformes aux normes de sécurité de référence, notamment celles issues du code de la route ;

« 6° Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;

« 7° Les conditions d'apposition ou l'interdiction de publicité sur les véhicules ou engins concernés, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même.

« Les opérateurs, les associations représentantes des collectivités territoriales et l'État établissent, dans un délai maximal de trois mois à compter de la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités, un cahier des charges type qui présente ces prescriptions particulières afin d'harmoniser leur application dans les collectivités territoriales représentées par ces associations.

« IV. – En cas de non-respect de l'obligation de déclaration préalable prévue au II ou des prescriptions particulières prévues au III, l'autorité organisatrice de la mobilité peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et qui ne peut excéder 300 000 €.

« En cas de manquements graves et répétés aux prescriptions particulières prévues au III, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur en situation de présenter ses observations, suspendre le droit d'opérer sur son territoire prévu au deuxième alinéa du II du présent article, pour une durée ne pouvant excéder douze mois à compter de la notification de ladite suspension.

« Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent saisir l'autorité organisatrice de la mobilité de leur ressort territorial et, s'agissant de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue à l'article L. 1241-1, afin de solliciter la mise en œuvre des procédures de sanction prévues par le présent article.

« V. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, et établi en concertation avec les opérateurs et les associations représentantes des collectivités territoriales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement poursuit l'objectif de donner les moyens aux AOM et aux villes de réguler les offres de location de véhicules en free floating sur leurs territoires, afin d'encourager le

développement de ces nouveaux modes de transport en libre-service vertueux pour la qualité de l'air – vélos, trottinettes, scooters électriques, mais aussi, demain, voitures autonomes –, tout en anticipant leurs impacts sur les autres modes de transport et les enjeux de fluidité du déplacement, et d'organiser le partage de l'espace public.

Il propose de mettre en place un dispositif équilibré et de responsabilité entre les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les opérateurs, faisant suite à l'examen du projet de loi au Sénat.

Le mécanisme d'autorisation préalable ne permet pas de résoudre les difficultés que pose le free floating : il ne permet pas de fixer des règles claires ni de savoir si elles vont être respectées. Seul un contrôle a posteriori permettra de distinguer les bons opérateurs des mauvais. Ce mécanisme est par ailleurs contraire à la logique de ces nouveaux opérateurs et freinerait considérablement l'innovation qu'ils permettent.

Le dispositif proposé permet d'encadrer l'installation d'opérateurs de free floating grâce à des prescriptions qui pourront être édictées à différents échelons. Un opérateur pourra être sanctionné financièrement puis interdit d'opérer lorsqu'il ne respectera pas ces prescriptions.

D'une part, ce dispositif oblige les opérateurs à déclarer préalablement leurs activités à l'AOM concernée pour pouvoir bénéficier d'un droit d'opérer dans son territoire, à l'instar de ce que prévoit déjà l'article L. 3142-2 du code des transports pour les centrales de réservation de transporteurs particuliers de personnes. D'autre part, il octroie le pouvoir aux AOM et aux villes, via leurs associations représentatives, de définir un ensemble de règles, dont les principes sont établis par la loi ou un cahier des charges à respecter, sans avoir à suivre une procédure administrative d'autorisation, voire de sélection préalable, qui érigerait des barrières à l'entrée pour les opérateurs de nouvelles mobilités, résultant en un contingentement rigide de l'offre, au détriment de la concurrence, de l'innovation et du développement d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Enfin, cet amendement ouvre la possibilité aux territoires de sanctionner un opérateur qui ne se conformerait pas à ces obligations et à cette régulation, au travers d'une sanction pécuniaire proportionnée au manquement observé et d'une suspension du droit d'opérer.

Cet amendement est issu de la concertation avec les collectivités, les associations d'élus et les opérateurs, qui tient compte des orientations du Sénat, de manière à éviter des procédures administratives lourdes, longues et coûteuses tant pour les acteurs économiques que pour les administrations. Il facilite le développement de nouveaux services, tout en tenant compte des problématiques de sécurité, de stationnement et d'aménagement urbain, et en évitant la fragmentation des règles. Il s'inscrit enfin pleinement dans l'esprit de la loi de promouvoir l'essor de ces nouvelles mobilités dans un cadre de régulation clair, applicable et efficace.

Cet amendement, (et notamment les propositions 2 à 7) est issu de propositions portées par un collectif d'entreprises constitué de Pony, Cityscoot, Coup, Lime, Bird, Bolt, Uber/Jump, Dott et Hive, complétées par un point 1 qui ne faisait pas consensus entre tous les opérateurs (possibilité pour l'AOM de définir un nombre maximum de véhicules, cohérent avec la taille de la commune).

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1144

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 22

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Substituer aux alinéas 19 à 22 les deux alinéas suivants :

« *Art. L. 1272-2.* – Le nombre de stationnements est modulé en fonction de la fréquentation de la gare, du pôle d'échange ou de la gare routière. Il correspond au minimum à 2 % du nombre quotidien moyen de passagers. Ce minimum est toutefois plafonné à 1 000 stationnements. Lorsque le trafic quotidien est faible, le nombre d'unités d'équipement ne peut être inférieur à 10.

« *Art. L. 1272-3.* – Les équipements prévus pour satisfaire ces objectifs sont conçus, dès l'origine, pour être modulables afin de rendre possible une adaptation du nombre de stationnements à la hausse éventuelle de la fréquentation des gares et du nombre de déplacements à vélo. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un nombre minimum de places de stationnement vélo dans les gares.

Le vol est en effet l'un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, particulièrement lorsqu'il s'agit de déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun, les gares et pôles d'échanges multimodaux doivent comporter des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos.

Les emplacements doivent être prévus en nombre suffisant, ce qui est rarement le cas actuellement. C'est pourquoi cet amendement prévoit d'indexer le nombre d'emplacements sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux (2 %). Un minimum de 10 emplacements est fixé pour les petites gares pour lesquelles le seuil de 2 % du trafic ne permettrait pas d'atteindre ce chiffre. Un plafond à 1000 est introduit pour tenir compte des débats tenus lors du passage au Sénat.

Par ailleurs, l'amendement prévoit que les équipements doivent être conçus dès l'origine pour être modulables et extensibles, ce qui est tout à fait faisable en pratique (par ex., par un passage en double niveau), et ce afin d'anticiper la hausse du trafic ferroviaire et de l'usage du vélo.

Cet amendement suggéré par la Fédération française des usagers de la bicyclette a été retravaillé.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1143

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Molac,
M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman,
M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer,
M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 22

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

À l'alinéa 27, substituer aux mots :

« prévoient des emplacements destinés au transport des vélos non démontés »

les mots :

« comportent un nombre d'emplacements destinés au transport des vélos non démontés correspondant à 2 % minimum du nombre total de places assises, le nombre d'emplacements pour un train ne pouvant être inférieur à 6. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un nombre de places minimum permettant le transport des vélos dans les trains.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est également un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des

vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Une proposition de règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Le présent amendement propose à la France d'anticiper l'entrée en vigueur de ce nouveau Règlement, afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

Toutefois, l'amendement initialement proposé au Sénat a été modifié pour donner plus de flexibilité aux opérateurs dans l'aménagement de ces places pour vélos : au lieu de huit, leur nombre représentera un faible pourcentage du nombre de voyageurs pouvant être embarqués sur la ligne de train (2 %), avec toutefois un minimum de 6 places.

Cet amendement, sur une idée originale de la Fédération française des usagers de la bicyclette, a été retravaillé pour tenir compte des échanges qu'il y a eu lors de l'examen de la loi au Sénat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD3010

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 22

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après la première phrase de l'alinéa 27, insérer la phrase suivante :

« En 2030, l'ensemble des matériels affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures mentionnées à la phrase précédente comportent des emplacements destinés au transport des vélos démontés, dans les mêmes proportions minimales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un nombre de places minimum permettant le transport des vélos dans les trains.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est également un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Une proposition de règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Le présent amendement propose à la France d'anticiper l'entrée en vigueur de ce nouveau Règlement, afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

Toutefois, l'amendement initialement proposé au Sénat a été modifié pour donner plus de flexibilité aux opérateurs dans l'aménagement de ces places pour vélos : au lieu de huit, leur nombre représentera un faible pourcentage du nombre de voyageurs pouvant être embarqués sur la ligne de train (2 %), avec toutefois un minimum de 6 places.

Cet amendement, sur une idée originale de la Fédération française des usagers de la bicyclette, a été retravaillé pour tenir compte des échanges qu'il y a eu lors de l'examen de la loi au Sénat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD3011

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 22

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

À la deuxième phrase de l'alinéa 27, substituer au mot :

« définit »

les mots :

« précise les modalités de mise en œuvre de cette obligation, et définit notamment ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un nombre de places minimum permettant le transport des vélos dans les trains.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est également un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Une proposition de règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Le présent amendement propose à la France d'anticiper l'entrée en vigueur de ce nouveau Règlement, afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

Toutefois, l'amendement initialement proposé au Sénat a été modifié pour donner plus de flexibilité aux opérateurs dans l'aménagement de ces places pour vélos : au lieu de huit, leur nombre représentera un faible pourcentage du nombre de voyageurs pouvant être embarqués sur la ligne de train (2 %), avec toutefois un minimum de 6 places.

Cet amendement, sur une idée originale de la Fédération française des usagers de la bicyclette, a été retravaillé pour tenir compte des échanges qu'il y a eu lors de l'examen de la loi au Sénat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD3012

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 22

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Supprimer la dernière phrase de l'alinéa 27.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir un nombre de places minimum permettant le transport des vélos dans les trains.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est également un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Une proposition de règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Le présent amendement propose à la France d'anticiper l'entrée en vigueur de ce nouveau Règlement, afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

Toutefois, l'amendement initialement proposé au Sénat a été modifié pour donner plus de flexibilité aux opérateurs dans l'aménagement de ces places pour vélos : au lieu de huit, leur nombre représentera un faible pourcentage du nombre de voyageurs pouvant être embarqués sur la ligne de train (2 %), avec toutefois un minimum de 6 places.

Cet amendement, sur une idée originale de la Fédération française des usagers de la bicyclette, a été retravaillé pour tenir compte des échanges qu'il y a eu lors de l'examen de la loi au Sénat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1133

présenté par

M. Orphelin, M. Gouffier-Cha, Mme Dubié, Mme Pompili, M. Pichereau, M. Person, M. Abad, Mme Abba, rapporteure M. Acquaviva, Mme Ali, M. Ardouin, Mme Auconie, M. Aviragnet, M. Baichère, Mme Bagarry, M. Balanant, M. Barrot, M. Baudu, Mme Beaudouin-Hubiere, M. Becht, M. Belhamiti, Mme Blanc, M. Boudié, M. Bournazel, Mme Pascale Boyer, M. Brial, Mme Brocard, Mme Brugnera, M. Buchou, M. Castellani, M. Cattin, Mme Cazarian, M. Cesarini, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Christophe, M. Claireaux, Mme Clapot, M. Clément, Mme Colboc, M. Colombani, Mme Couillard, rapporteure Mme Yolaine de Courson, Mme Crouzet, M. Cubertafon, M. Damaisin, M. Daniel, M. Alain David, M. Charles de Courson, M. Demilly, Mme Descamps, M. Descrozaille, Mme Do, M. Dombreval, Mme Dubost, Mme Dufeu Schubert, M. Dufrègne, Mme Françoise Dumas, Mme Frédérique Dumas, Mme Dupont, M. El Guerrab, Mme Elimas, Mme Errante, Mme Fabre, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. Fiévet, Mme Firmin Le Bodo, Mme Fontaine-Domeizel, Mme Fontenel-Personne, M. Furst, Mme Gaillot, M. Garot, Mme Gayte, Mme Genetet, M. Giraud, M. Gouttefarde, Mme Granjus, M. Guerini, M. Meyer Habib, Mme Hai, M. Haury, M. Herbillon, Mme Hérin, M. Herth, M. Hutin, Mme Jacquier-Laforge, M. Juanico, M. Julien-Lafferrière, Mme Kamowski, Mme Karamanli, M. Kerlogot, M. Kervran, Mme Khedher, Mme Krimi, Mme Kuric, M. Labaronne, M. François-Michel Lambert, Mme Lardet, M. Larsonneur, M. Lauzzana, Mme Le Feu, Mme Le Meur, Mme Lenne, M. Lioger, Mme Liso, Mme Lorho, M. Lurton, Mme Magnier, M. Maillard, Mme Maillart-Méhaignerie, M. Maire, M. Marilossian, M. Martin, M. Mathiasin, Mme Mauborgne, M. Mbaye, Mme Melchior, Mme Meynier-Millefert, Mme Michel, M. Millienne, rapporteur Mme Mirallès, M. Mis, M. Molac, Mme Mörch, M. Morenas, Mme Muschotti, M. Nadot, M. Nogal, Mme Oppelt, M. Pahun, M. Pancher, Mme Panonacle, Mme Panot, M. Pellois, Mme Petel, Mme Valérie Petit, M. Pietraszewski, Mme Pinel, Mme Piron, Mme Pitollat, Mme Poletti, M. Pont, M. Portarrieu, M. Potier, Mme Provendier, M. Prud'homme, M. Pupponi, M. Questel, Mme Rauch, M. Renson, Mme Rilhac, Mme Rixain, Mme Riotton, Mme Robert, Mme Romeiro Dias, M. Roseren, Mme Rossi, M. Rudigoz, Mme Sage, M. Saint-Martin, Mme Sarles, M. Saulignac, M. Savatier, M. Sempastous, M. Simian, M. Sommer, M. Studer, Mme Sylla, Mme Tanguy, Mme De Temmerman, M. Thiébaud, Mme Thillaye, Mme Thill, Mme Thomas, Mme Thourot, M. Touraine, Mme Toutut-Picard, Mme Tuffnell, Mme Untermaier, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme de Vaucouleurs, M. Philippe Vigier, Mme Vidal, M. Vignal, Mme Vignon, M. Villani, M. Vuilletet, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Alauzet, Mme Bareigts, Mme Cariou, Mme Lasserre-David et M. Wulfranc

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 22, insérer l'article suivant:

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Le chapitre 3 du titre I^{er} du livre III du code de la route est complété par un article L. 313-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 313-1.* – À compter du 1^{er} juillet 2020, les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels.

« Le non-respect de cette obligation est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État.

« Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont définies par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rendre obligatoire la matérialisation des angles-morts sur les poids-lourds pour les rendre visibles pour les autres usagers.

A Paris, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids-lourd.

De nombreux accidents graves impliquant un poids-lourd et un usager de la route plus vulnérable, souvent un cycliste ou un autre utilisateur de deux roues, sont dus aux angles morts liés à la disposition spécifique du poids-lourd. Le conducteur n'a généralement pas de visibilité sur plusieurs zones situées à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

L'information des cyclistes et des utilisateurs d'engins de déplacement personnels, qui n'ont pas nécessairement le permis de conduire, est insuffisante : de très nombreux usagers ne sont pas conscients de l'impossibilité pour le conducteur de poids-lourd de percevoir leur présence dans de nombreux cas, par exemple lorsque le conducteur prévoit de tourner à droite alors qu'un cycliste est présent sur la droite du véhicule.

Cet amendement vise à généraliser la matérialisation des angles morts sur le véhicule, sous forme d'autocollant ou de signal peint, afin de contribuer à alerter les usagers vulnérables de la vigilance particulière nécessaire lorsqu'ils se trouvent dans ces zones. Ce dispositif devra notamment indiquer de manière très visible le danger de mort que constitue le dépassement d'un poids-lourd par la droite.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1158

présenté par

M. Orphelin, M. Gouffier-Cha, Mme Dubié, Mme Pompili, M. Zulesi, M. Pichereau, M. Person, M. Abad, Mme Abba, rapporteure M. Acquaviva, Mme Ali, M. Ardouin, Mme Auconie, M. Aviragnet, M. Baichère, Mme Bagarry, M. Balanant, M. Barrot, M. Baudu, Mme Beaudouin-Hubiere, M. Becht, M. Belhamiti, Mme Blanc, M. Boudié, M. Bournazel, Mme Pascale Boyer, M. Brial, Mme Brocard, Mme Brugnera, M. Buchou, M. Castellani, M. Cattin, Mme Cazarian, M. Cesarini, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Christophe, M. Claireaux, Mme Clapot, M. Clément, Mme Colboc, M. Colombani, Mme Couillard, rapporteure Mme Yolaine de Courson, Mme Crouzet, M. Cubertafon, M. Damaisin, M. Daniel, M. Alain David, M. Charles de Courson, M. Demilly, Mme Descamps, M. Descrozaille, Mme Do, M. Dombrevail, Mme Dubost, Mme Dufeu Schubert, M. Dufrègne, Mme Françoise Dumas, Mme Frédérique Dumas, Mme Dupont, M. El Guerrab, Mme Elimas, Mme Errante, Mme Fabre, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. Fiévet, Mme Firmin Le Bodo, Mme Fontaine-Domeizel, Mme Fontenel-Personne, M. Furst, Mme Gaillot, M. Garot, Mme Gayte, Mme Genetet, M. Giraud, M. Gouttefarde, Mme Granjus, M. Guerini, M. Meyer Habib, Mme Hai, M. Haury, M. Herbillon, Mme Hérin, M. Herth, M. Hutin, Mme Jacquier-Laforge, M. Juanico, M. Julien-Laferrière, Mme Kamowski, Mme Karamanli, M. Kerlogot, M. Kervran, Mme Krimi, Mme Kuric, M. Labaronne, M. François-Michel Lambert, Mme Lardet, M. Larsonneur, M. Lauzzana, Mme Le Feur, Mme Le Meur, Mme Lenne, M. Lioger, Mme Lorho, M. Lurton, Mme Magnier, M. Maillard, Mme Maillart-Méhaignerie, M. Maire, M. Marilossian, M. Mathiasin, Mme Mauborgne, M. Mbaye, Mme Melchior, Mme Meynier-Millefert, Mme Michel, M. Millienne, rapporteur Mme Mirallès, M. Mis, M. Molac, Mme Mörch, M. Morenas, Mme Muschotti, M. Nadot, M. Nogal, Mme Oppelt, M. Pahun, M. Pancher, Mme Panonacle, Mme Panot, M. Pellois, Mme Petel, Mme Valérie Petit, M. Pietraszewski, Mme Pinel, Mme Piron, Mme Pitollat, Mme Poletti, M. Pont, M. Potier, Mme Provendier, M. Prud'homme, M. Pupponi, M. Questel, Mme Rauch, M. Renson, Mme Rilhac, Mme Rixain, Mme Riotton, Mme Robert, Mme Romeiro Dias, M. Roseren, Mme Rossi, M. Rudigoz, Mme Sage, M. Saint-Martin, Mme Sarles, M. Saulignac, M. Savatier, M. Sempastous, M. Simian, M. Sommer, M. Studer, Mme Sylla, Mme Tanguy, Mme De Temmerman, M. Thiébaud, Mme Thillaye, Mme Thill, Mme Thomas, M. Touraine, Mme Toutut-Picard, Mme Tuffnell, Mme Untermaier, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme de Vaucouleurs, M. Philippe Vigier, Mme Vidal, M. Vignal, Mme Vignon, M. Villani, M. Vuilletet, Mme Wonner, Mme Sanquer et M. Wulfranc

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 22, insérer l'article suivant:

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'article L. 2213-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2213-5-1.* – Le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision. Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes font l'objet d'une identification attestant de la présence à leur bord des systèmes mentionnés à l'alinéa précédent.

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à donner la possibilité au maire de restreindre la circulation des poids-lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables.

A Paris, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids-lourd. De nombreux accidents graves impliquant un poids-lourd et un usager de la route plus vulnérable, souvent un cycliste ou un autre utilisateur de deux roues, sont dus aux angles morts importants que comportent la plupart des poids-lourds. Le conducteur n'a généralement pas de visibilité sur plusieurs zones situées à l'avant (sur 1 à 2 mètres), sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

A Paris, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids-lourd. Il existe des dispositifs techniques permettant d'alerter le conducteur d'un poids-lourd de la présence d'un usager vulnérable dans l'un des angles morts du véhicule. Ces dispositifs, dont certaines marques équipent déjà leurs véhicules, préviennent le conducteur à l'aide de signaux sonores et lumineux à l'intérieur de la cabine, à temps pour lui permettre d'éviter une collision. Des discussions sont en cours au sein de l'Union européenne pour rendre ces dispositifs obligatoires d'ici deux ans. L'obligation ne concernera cependant que les véhicules neufs. Le dispositif ne se répandra donc largement qu'à moyen terme, au fur et à mesure du renouvellement de la flotte. Or il est possible techniquement d'équiper les poids-lourds existants d'un tel dispositif de détection, pour un coût d'environ 1 500 euros.

A titre d'exemple, la ville de Londres instaure actuellement un classement des poids-lourds visant à interdire à partir d'octobre 2020 l'entrée du Grand Londres pour les poids-lourds dont la visibilité depuis la cabine est mauvaise et qui ne disposent pas de dispositif d'alerte permettant de détecter les usagers vulnérables situés à proximité du poids-lourd.

Afin de réduire au plus tôt les risques très importants encourus en cas de cohabitation sur la voirie routière entre les poids-lourds et les usagers de deux roues, en particulier les cyclistes, cet amendement vise à donner la possibilité aux maires qui le souhaitent de restreindre la circulation des poids-lourds non équipés de ce dispositif.

Cette disposition permettra d'accélérer l'équipement de la flotte de poids-lourds avec ce dispositif vertueux, par un mécanisme laissant aux maires le soin de déterminer ce qui est le plus adapté à leur territoire, sur le modèle de la mise en place des zones à faibles émissions.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1136

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 22 TER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« *Art. L. 228-2-1.* – À l'occasion de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transports terrestres ou fluviaux, les continuités d'aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes interceptés par ces infrastructures doivent être rétablies sans détour significatif lorsqu'elles existent ou créées lorsqu'elles figurent dans les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires ou les schémas cyclables inscrits dans les plans de mobilité.

« Lorsque l'aménagement de l'infrastructure nouvelle ou réhabilitée conduit à l'interdire aux cyclistes, un itinéraire adapté, continu et sécurisé est aménagé et balisé à leur intention à proximité immédiate de l'itinéraire interdit. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclables lors de travaux de construction ou réhabilitation d'infrastructures de transport.

De très nombreux itinéraires cyclables sont interrompus par des infrastructures de transports routier, ferroviaire ou fluvial, conduisant à des détours souvent inacceptables. Cette pratique est très préjudiciable au développement de la pratique des mobilités actives . Le Gouvernement a mis en place à l'AFITF un fonds destiné à résorber ces coupures. Il est donc particulièrement pertinent de ne plus en créer de nouvelles. Le coût de rétablissement d'un itinéraire cyclable ou piéton est toujours négligeable au regard des coûts de création ou de réhabilitation lourde des infrastructures de transport motorisé.

Cet amendement a été retravaillé à partir d'une proposition initiale de la Fédération française des usagers de la bicyclette.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1137

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 22 TER

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

« 1° Après le mot : « aménagements », la fin du premier alinéa de l'article L. 228-2 est ainsi rédigée : « prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. » ;

« 2° Le second alinéa du même article L. 228-2 est complété par les mots : « , sans que cela puisse remettre en cause l'obligation définie au précédent alinéa. » ;

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer le risque contentieux lié à l'obligation de réalisation d'aménagements cyclables pour les voies urbaines.

L'article L. 228-2 du code de l'environnement a permis la création d'un grand nombre d'aménagements cyclables, en les rendant obligatoires lors de toute création ou rénovation de voies urbaines. Sa rédaction a toutefois donné lieu à de nombreux contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après sa création, de tirer les enseignements en améliorant le dispositif existant.

Il est proposé de clarifier la formulation de l'obligation afin qu'il soit évident, comme l'a affirmé la jurisprudence administrative à de nombreuses reprises, que les « besoins et contraintes de la circulation » peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable à mettre en œuvre, mais pas sur le choix de prévoir ou non un aménagement cyclable, celui-ci étant obligatoire dès lors qu'une voirie est créée ou rénovée. Une simple interversion des termes de l'article L. 228-2 du code de l'environnement permettra d'opérer cette clarification.

Le 2^e alinéa de l'article, qui impose pour la création de ces aménagements cyclables de « tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe », n'a pas vocation à nuancer l'obligation posée au 1^{er} alinéa, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises. La Cour administrative d'appel de Nantes a par exemple jugé qu'une autorité organisatrice des transports ne saurait justifier un refus de procéder aux aménagements prévus par l'article L. 228-2 du code de l'environnement en se fondant sur une disposition du plan de déplacement urbain (CAA Nantes, 26 juin 2009, n° 08NT03365).

Malgré cela, les maîtres d'ouvrages récalcitrants s'abritent systématiquement derrière les « orientations du plan de déplacement urbain » (futur plan de mobilité) pour échapper à l'obligation d'aménagements cyclables. Là encore, une clarification doit être apportée pour faire cesser un contentieux inutiles, et pour assurer le respect de l'obligation instaurée par l'article L. 228-2 du code de l'environnement.

Cet amendement a été proposé par la Fédération française des usagers de la bicyclette.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1135

présenté par

M. Orphelin, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Sage, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, Mme Bareigts, Mme Cariou, Mme Chapelier, M. Cubertafon, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, Mme Lasserre-David, M. Maire, M. Martin, Mme Melchior, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, M. Potier, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Wulfranc et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 22 TER, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'article L. 221-3 du code de la route, il est inséré un article L. 221-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 221-3-1. - Les candidats à l'examen du permis de conduire sont formés à l'ouverture de la portière avec la main située du côté opposé à celle-ci, accompagnée d'une rotation du corps et du regard vers l'extérieur du véhicule ainsi que d'une vérification du rétroviseur latéral, offrant une bonne visibilité permettant de retarder l'ouverture de la portière en cas de passage d'un autre usager à proximité immédiate.

« Cette formation fait l'objet d'une évaluation à l'occasion de l'examen du permis de conduire.

« Le contenu de cette formation et les modalités de vérification de son assimilation par les candidats sont fixés par voie réglementaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à ajouter à l'examen du permis de conduire l'apprentissage de l'ouverture de la portière à la hollandaise, en vue d'une meilleure protection des cyclistes.

L'ouverture de la portière à la hollandaise permet d'éviter les accidents par lesquels un automobiliste ouvre sa portière au moment où un cycliste passe. La technique consiste à ouvrir la portière avec la main droite, celle qui est située à l'opposé de la poignée, plutôt qu'avec celle qui est

située du côté de la route : ce mouvement force à regarder dans son rétroviseur puis vers l'arrière et donc à voir si un cycliste arrive, même si l'on est distrait. Cette technique est complètement intégrée par les Néerlandais et est vérifiée lors du passage du permis de conduire. Elle est appelée « The Dutch Reach ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1142

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 22 TER, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Dans un délai d'un mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les évolutions nécessaires pour adapter la réglementation existante pour que, pour les vélos à assistance électrique utilisés exclusivement pour des usages de cyclologistique, la puissance électrique nécessaire en cas de pédalage assisté puisse être augmentée pour permettre le transport de marchandises plus lourdes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à permettre le développement de la cyclologistique, en obtenant un engagement du Gouvernement en vue de modifier rapidement la partie réglementaire du code de la route à cette fin.

La cyclologistique consiste à transporter des marchandises à vélo, ou à développer une activité d'entreprise à vélo (notamment des activités d'artisanat : plomberie, ébénisterie, etc.). Elle est actuellement en cours de développement, des entreprises se créant sur cette base et proposant ainsi de nouvelles modalités pour le transport de marchandises ou l'exercice des métiers de l'artisanat.

La réglementation en vigueur n'est cependant pas tout à fait adaptée à ce développement : les vélos spécifiques à ces prestations ne sont pas entièrement inclus dans les définitions du code de la route,

et la puissance électrique nécessaire en cas de pédalage assisté doit pouvoir être augmentée pour permettre le transport de marchandises plus lourdes.

L'article R311-1 du code de la route pourra être modifié afin d'ajouter, après le 6.11. définissant les cycles à pédalage assisté, un 6.11.1 rédigé ainsi :

« 6.11.1 Cycle utilitaire à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 1 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/ h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ; »

L'article R431-9 du code de la route pourra être modifié afin d'ajouter, après les mots « Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues », les mots « ou quatre roues, avec éventuellement une remorque ».

Cet amendement a été retravaillé suite à une rencontre avec les Boîtes à vélo.

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD2864

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior et M. Potier

ARTICLE 28

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

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

« aa) A la première phrase du premier alinéa, après les mots »justifiant leur nécessité« , remplacer le mot »et« par », « , et après les mots »et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique,« , ajouter les mots »et analysant notamment l'effet d'une restriction de circulation appliquée aux véhicules particuliers et aux véhicules utilitaires légers,« .

EXPOSÉ SOMMAIRE

La ZFE mise en place par une collectivité doit être ambitieuse afin de permettre réellement une diminution de la pollution de l'air, sinon : non seulement c'est inutile, mais encore c'est contre-productif car les élus et les citoyens auront fait des efforts sans que cela porte de fruits (perte de confiance). Une ZFE moins ambitieuse peut sembler plus acceptable pour les citoyens au premier abord, mais elle risque en fait de l'être moins puisque si les impacts sont nuls ou faibles, les citoyens ne comprendront pas l'intérêt d'avoir mis la mesure en place.

Il faut un objectif ambitieux, de la progressivité, et le tout clairement affiché.

Il est important que les collectivités étudient la mise en place de la ZFE pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers ; elles restent libres après cette étude d'inclure ou non ces véhicules dans les prescriptions imposées.

Il est nécessaire de préciser des seuils distincts pour les particules et pour les NOx, car l'action doit

prendre en compte les objectifs de diminution à la fois des particules et des NOx. Les nouvelles technologies dont sont équipés les véhicules tendent à diminuer les émissions de particules mais augmenter les émissions de NOx, très nocives elles aussi. Il est nécessaire de mettre en place des politiques incitant à baisser les deux. Ainsi un certain nombre de véhicules essence récents à injection directe, non équipés de filtres, émettent davantage de polluants qu'un véhicule diesel neuf.

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD2865

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior et M. Potier

ARTICLE 28

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi l'alinéa 19 :

« 4° Au V est les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » et après les mots : « des dérogations individuelles », sont insérés les mots : « payantes ou à titre gratuit ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La ZFE mise en place par une collectivité doit être ambitieuse afin de permettre réellement une diminution de la pollution de l'air, sinon: non seulement c'est inutile, mais encore c'est contre-productif car les élus et les citoyens auront fait des efforts sans que cela porte de fruits (perte de confiance). Une ZFE moins ambitieuse peut sembler plus acceptable pour les citoyens au premier abord, mais elle risque en fait de l'être moins puisque si les impacts sont nuls ou faibles, les citoyens ne comprendront pas l'intérêt d'avoir mis la mesure en place.

Il faut un objectif ambitieux, de la progressivité, et le tout clairement affiché.

Il est important que les collectivités étudient la mise en place de la ZFE pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers; elles restent libres après cette étude d'inclure ou non ces véhicules dans les prescriptions imposées.

Il est nécessaire de préciser des seuils distincts pour les particules et pour les NOx, car l'action doit prendre en compte les objectifs de diminution à la fois des particules et des NOx. Les nouvelles

technologies dont sont équipés les véhicules tendent à diminuer les émissions de particules mais augmenter les émissions de NOx, très nocives elles aussi. Il est nécessaire de mettre en place des politiques incitant à baisser les deux. Ainsi un certain nombre de véhicules essence récents à injection directe, non équipés de filtres, émettent davantage de polluants qu'un véhicule diesel neuf.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1126

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière,
M. Chiche, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin,
Mme Thillaye, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur,
M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier,
Mme Vanceunebrock-Mialon et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après le 3° du II de l'article L. 224-1 du code de l'environnement, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :

« 3° *bis* Prescrire aux entreprises qui vendent des véhicules de moins de 3,5 tonnes l'obligation de promotion des mobilités propres et actives dans le cadre de leurs messages publicitaires ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer une obligation de promotion des mobilités propres et actives lors de toute publicité incitant à l'achat de véhicules automobiles.

34 milliards d'euros sont dépensés chaque année en France dans la publicité, dont 10 % pour la publicité automobile. 3,5 Mds€ dépensés chaque année pour promouvoir l'achat de voitures... c'est par exemple le budget total (et non pas le budget publicité) du CNRS. Ce montant revient à 1500 € par voiture vendue. Le budget dédié aux promotions des mobilités propres et actives est 1000 fois moindre.

Face aux défis de la lutte contre le changement climatique, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la lutte contre la sédentarité, il est proposé de mettre à profit ces budgets très importants pour promouvoir auprès des citoyens les modes de déplacement actifs.

Le dispositif proposé crée l'obligation pour les annonceurs à l'origine de publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives.

Il est inspiré des règles applicables aux fournisseurs d'énergie, qui ont l'obligation de promouvoir une utilisation rationnelle de l'énergie et d'inciter aux économies d'énergie (l'énergie est notre avenir, économisons la).

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1127

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Dombrevail, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre 8 du titre I du livre III du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 318-5.* – Toute publicité accompagnant la vente de véhicules automobiles est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant le recours aux mobilités actives telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports.

« Dans le cas des messages publicitaires télévisés ou radiodiffusés, cette obligation ne s'applique qu'aux messages émis et diffusés à partir du territoire français et reçus sur ce territoire. La même obligation d'information s'impose à toute promotion, destinée au public, par voie d'imprimés et de publications périodiques édités par les producteurs ou distributeurs de ces solutions de mobilité.

« Les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de consultation des annonceurs, sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé et après consultation du Bureau de vérification de la publicité.

« Les dispositions du présent article entrent en vigueur à la date de publication du décret mentionné au précédent alinéa, et au plus tard le 1^{er} janvier 2021 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer une obligation de promotion des mobilités propres et actives lors de toute publicité incitant à l'achat de véhicules automobiles, par un mécanisme inscrit cette fois-ci au code de la route et non au code de l'environnement, sur le modèle des règles applicables en matière de publicité des produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé.

34 milliards d'euros sont dépensés chaque année en France dans la publicité, dont 10 % pour la publicité automobile. Le budget dédié aux mobilités actives est 1000 fois moindre. Ce montant revient à 1500 € par voiture vendue.

Face aux défis de la lutte contre le changement climatique, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la lutte contre la sédentarité, il est proposé de mettre à profit ces budgets très importants pour promouvoir auprès des citoyens les modes de déplacement actifs.

Le dispositif proposé crée l'obligation pour les annonceurs à l'origine de publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives.

Il est inspiré des règles applicables en matière de publicité des produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé (boissons sucrées, produits alimentaires manufacturés, etc.), définies à l'article L. 2133-1 du code de la santé publique, ces mesures pédagogiques ayant prouvé leur efficacité.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour ». La sédentarité est en effet la cause, selon l'OMS, d'environ 10 % de la mortalité totale en Europe. De ce fait, l'ANSES recommande aux adultes de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique, au moins 5 jours par semaine. Pour les enfants et adolescents de 6 à 17 ans, il est recommandé de pratiquer au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à élevée.

Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient d'atteindre cet objectif.

Cet amendement initialement suggéré par la Fédération française des usagers de la bicyclette a été retravaillé.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1128

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Dombrevail, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier, Mme Vanceunebrock-Mialon et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre 8 du titre I du livre III du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 318-5.* – Toute publicité accompagnant la vente de véhicules automobiles est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant le recours aux mobilités actives, telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports.

« Dans le cas des messages publicitaires télévisés ou radiodiffusés, cette obligation ne s'applique qu'aux messages émis et diffusés à partir du territoire français et reçus sur ce territoire. La même obligation d'information s'impose à toute promotion, destinée au public, par voie d'imprimés et de publications périodiques édités par les producteurs ou distributeurs de ces solutions de mobilité.

« Les annonceurs et les promoteurs peuvent déroger à cette obligation sous réserve du versement d'une contribution dont le produit est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette contribution est destinée à financer les actions liées au développement des mobilités actives, conformément au troisième objectif de la stratégie des transports tel que défini dans la loi n° du d'orientation des mobilités.

« La contribution prévue à l'alinéa précédent est assise, s'agissant des messages publicitaires, sur le montant annuel des sommes destinées à l'émission et à la diffusion de ces messages, hors remise, rabais, ristourne et taxe sur la valeur ajoutée, payées par les annonceurs. Le montant de cette contribution est égal à 1,5 % du montant de ces sommes.

« La contribution prévue au troisième alinéa est assise, s'agissant des autres types de promotion de ces produits, sur la valeur hors taxe sur la valeur ajoutée des dépenses de réalisation et de distribution qui ont été engagées au titre de l'année civile précédente, diminuée des réductions de prix obtenues des fournisseurs qui se rapportent expressément à ces dépenses. La base d'imposition des promoteurs qui effectuent tout ou partie des opérations de réalisation et de distribution avec leurs propres moyens d'exploitation est constituée par le prix de revient hors taxe sur la valeur ajoutée de toutes les dépenses ayant concouru à la réalisation desdites opérations. Le taux de la contribution est fixé à 1,5 % du montant hors taxe sur la valeur ajoutée de ces dépenses.

« Le fait générateur est constitué par la diffusion des messages publicitaires ou la mise à disposition des documents visés au deuxième alinéa. La contribution est exigible au moment du paiement par l'annonceur aux régies ou au moment de la première mise à disposition des documents visés. La contribution est déclarée, liquidée, recouvrée et contrôlée selon les procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. Il est opéré un prélèvement de 1,5 % effectué par l'État sur le montant de cette contribution pour frais d'assiette et de recouvrement.

« Les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de consultation des annonceurs, sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé et après consultation du Bureau de vérification de la publicité.

« Les dispositions du présent article entrent en vigueur à la date de publication du décret mentionné au précédent alinéa, et au plus tard le 1^{er} janvier 2021 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer une obligation de promotion des mobilités propres et actives lors de toute publicité incitant à l'achat de véhicules automobiles, par un mécanisme inscrit cette fois-ci au code de la route et non au code de l'environnement, sur le modèle des règles applicables en matière de publicité des produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé.

Il introduit une possibilité de dérogation moyennant le paiement d'une contribution financière.

34 milliards d'euros sont dépensés chaque année en France dans la publicité, dont 10 % pour la publicité automobile. Le budget dédié aux mobilités actives est 1000 fois moindre. Ce montant revient à 1500 € par voiture vendue.

Face aux défis de la lutte contre le changement climatique, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la lutte contre la sédentarité, il est proposé de mettre à profit ces budgets très importants pour promouvoir auprès des citoyens les modes de déplacement actifs.

Le dispositif proposé crée l'obligation pour les annonceurs à l'origine de publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives.

Il est inspiré des règles applicables en matière de publicité des produits alimentaires reconnus comme mauvais pour la santé (boissons sucrées, produits alimentaires manufacturés, etc.), définies

à l'article L. 2133-1 du code de la santé publique, ces mesures pédagogiques ayant prouvé leur efficacité.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour ». La sédentarité est en effet la cause, selon l'OMS, d'environ 10 % de la mortalité totale en Europe. De ce fait, l'ANSES recommande aux adultes de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique, au moins 5 jours par semaine. Pour les enfants et adolescents de 6 à 17 ans, il est recommandé de pratiquer au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à élevée.

Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient d'atteindre cet objectif.

Les annonceurs et promoteurs pourront déroger à l'obligation à condition qu'ils s'acquittent d'une contribution financière dont le produit est affecté à l'AFITF. Ces fonds devront être utilisés par l'agence pour développer les mobilités actives conformément au troisième objectif fixé par la stratégie des transports.

Cet amendement initialement suggéré par la Fédération française des usagers de la bicyclette a été retravaillé.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1138

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, M. Lainé, Mme Meynier-Millefert, Mme Panonacle, M. Ruffin, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre 8 du titre I^{er} du livre III du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 318-5.* – I. – À compter du 1^{er} janvier 2032, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes autres que les véhicules à faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz est interdite.

« II. – À compter du 1^{er} janvier 2040, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes autres que les véhicules à très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz est interdite.

« III. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'accompagnement des entreprises et des salariés impactés par la fin progressive des activités de vente des véhicules thermiques non faiblement émetteurs, ainsi que sur la reconversion des entreprises et territoires concernés. Ce rapport est établi après concertation avec les parties prenantes, notamment les entreprises, les salariés, les collectivités territoriales et les partenaires sociaux.

« En ce qui concerne l'accompagnement des salariés et des entreprises, ce rapport présente les mesures envisagées pour anticiper et accompagner les mutations professionnelles et technologiques et pour favoriser le développement d'une économie de substitution œuvrant à la transition énergétique. Il présente notamment le dispositif des contrats de transition écologique et solidaire destinés, d'une part, aux salariés et, d'autre part, aux territoires concernés. Il expose les différentes modalités possibles de ces contrats ainsi que les moyens budgétaires et l'organisation nécessaires à leur déploiement dans le cadre d'une stratégie industrielle d'anticipation des mutations liées à la transition énergétique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir l'arrêt progressif de la vente des véhicules thermiques neufs en 2032 (hors véhicules à faibles émissions) et 2040 (hors véhicules à très faibles émissions), ainsi que la reconversion des activités des entreprises, salariés et territoires concernés.

Il s'agit d'inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, afin de parvenir à respecter l'engagement pris par la France de limiter le réchauffement climatique en dessous des 2 °C, voire des 1,5°C.

D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence : c'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030. En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, mettra cette place de premier plan au service de la sortie des énergies fossiles et de l'accélération de la transition de l'industrie automobile.

L'échéance de 2032 correspond à l'écoulement des deux prochains quinquennats. L'approche en deux étapes permet d'être progressif et de valoriser les transitions, par exemple pour permettre les hybrides performants jusqu'en 2040 (exemple : hybrides rechargeables disposant d'une autonomie supérieure à 50 km).

Si le droit à la libre circulation des biens au sein de l'Union européenne ne permet pas en général d'interdire la vente de biens dont la production et la commercialisation sont autorisés dans un autre État membre, des exceptions à ce principe général existent, dans certains cas très encadrés. Les mesures nationales qui introduisent de telles exceptions doivent être notifiées à la Commission européenne.

L'impératif de protection de l'environnement peut en l'occurrence justifier une telle exception, compte tenu de l'importance de l'objectif visé : réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre afin de pouvoir espérer contenir le réchauffement climatique en deçà de 2° voire d'1,5°C.

Le respect des Accords de Paris en ce sens permettra d'appuyer la justification.

En tout état de cause, cette incompatibilité avec le droit communautaire ne serait effective qu'à partir de 2032 ; et dans la période intermédiaire, le droit communautaire est susceptible d'être modifié afin de permettre une telle interdiction, de nombreux pays européens manifestant un réel intérêt pour cette question.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière automobile. Elle permettra d'anticiper les évolutions liées à la nécessaire transformation de cette filière, et en particulier son incidence sur l'emploi, sur la transformation des métiers et la gestion des compétences.

Elle envoie un signal clair favorable à l'accélération du déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène. Cette accélération sera aussi le garant d'une amélioration plus rapide des performances environnementales de ces technologies.

Le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 définissant les véhicules à faibles et très faibles émissions devra impérativement être toiletté en fonction de ces nouveaux objectifs, et de manière à permettre de la manière la plus pertinente possible la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques de proximité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1139

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, Mme Meynier-Millefert, Mme Panonacle, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre 8 du titre I^{er} du livre III du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 318-5. – I. – La France se fixe pour objectif, d'ici au 1^{er} janvier 2032, la fin de la vente des véhicules de moins de 3,5 tonnes autres que les véhicules à faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz.

« II. – La France se fixe pour objectif, d'ici au 1^{er} janvier 2040, la fin de la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes autres que les véhicules à très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz.

« III. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'accompagnement des entreprises et des salariés impactés par la fin progressive des activités de vente des véhicules thermiques non faiblement émetteurs, ainsi que sur la reconversion des entreprises et territoires concernés. Ce rapport est établi après concertation avec les parties prenantes, notamment les entreprises, les salariés, les collectivités territoriales et les partenaires sociaux.

« En ce qui concerne l'accompagnement des salariés et des entreprises, ce rapport présente les mesures envisagées pour anticiper et accompagner les mutations professionnelles et technologiques et pour favoriser le développement d'une économie de substitution œuvrant à la transition énergétique. Il présente notamment le dispositif des contrats de transition écologique et solidaire destinés, d'une part, aux salariés et, d'autre part, aux territoires concernés. Il expose les différentes modalités possibles de ces contrats ainsi que les moyens budgétaires et l'organisation nécessaires à

leur déploiement dans le cadre d'une stratégie industrielle d'anticipation des mutations liées à la transition énergétique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir l'arrêt progressif de la vente des véhicules thermiques neufs en 2032 et 2040, ainsi que la reconversion des activités des entreprises, salariés et territoires concernés, en fixant dans la loi un objectif en ce sens.

Il s'agit d'inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, afin de parvenir à respecter l'engagement pris par la France de limiter le réchauffement climatique en dessous des 2 °C, voire des 1,5°C.

D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence : c'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030. En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, mettra cette place de premier plan au service de la sortie des énergies fossiles et de l'accélération de la transition de l'industrie automobile.

L'échéance de 2032 correspond à l'écoulement des deux prochains quinquennats. L'approche en deux étapes permet d'être progressif et de valoriser les transitions, par exemple pour permettre jusqu'en 2040 les hybrides performants.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière automobile. Elle permettra d'anticiper les évolutions liées à la nécessaire transformation de cette filière, et en particulier son incidence sur l'emploi, sur la transformation des métiers et la gestion des compétences.

Elle envoie un signal clair favorable à l'accélération du déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène. Cette accélération sera aussi le garant d'une amélioration plus rapide des performances environnementales de ces technologies.

Le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 définissant les véhicules à faibles et très faibles émissions devra impérativement être toiletté en fonction de ces nouveaux objectifs, et de manière à permettre de la manière la plus pertinente possible la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques de proximité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1140

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, Mme Panonacle, M. Ruffin,
Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur,
M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier
et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

I. – À compter du 1^{er} janvier 2035, la France interdit la vente des voitures particulières neuves consommant du diesel et de l'essence pour se rapprocher au plus près d'un scénario de réchauffement climatique limité à 1,5 °C.

II. – Dans un délai de 12 mois après la promulgation de la présente loi, la France engage la révision de la Stratégie nationale de mobilité propre, annexée à la Stratégie nationale bas-carbone, en vue de définir les modalités d'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, y compris les conditions économiques et sociales relatives à la prévision des emplois et des compétences. La Stratégie nationale de mobilité propre est révisée par décret dans un délai de 6 mois à compter de l'adoption d'une nouvelle version de la Stratégie nationale bas-carbone au regard du bilan des gaz à effet de serre du secteur des transports des années précédentes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de la France de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, au plus près de 2030. Cette échéance est compatible avec les engagements climatiques que s'est fixés la France dans le cadre de l'accord de Paris.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière dans un contexte d'incertitude et permet d'anticiper les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, la transformation des métiers et la gestion des compétences. De fait, elle envoie un signal clair favorable au déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène, dont les performances environnementales doivent par

ailleurs s'améliorer. Elle sera également rendue possible grâce au nécessaire report modal vers les solutions les plus sobres en carbone.

La mesure met en cohérence la politique française avec l'Accord de Paris sur le Climat (COP21) et le maintien du réchauffement climatique en deçà de 2°C et au plus près de 1,5°C.

Elle a l'appui de l'UNICEF et du Conseil national de la transition écologique, qui dans son avis émis le 13 novembre 2018, « souhaite que l'engagement sur la fin de vente des voitures thermiques conventionnelles soit inscrit dans la loi et assorti de mesures d'accompagnement pour l'ensemble des publics (particuliers et entreprises) et à un horizon compatible avec l'Accord de Paris. »

Elle dote la loi d'orientation des mobilités d'une mesure phare pour lutter contre la pollution de l'air, qui est responsable de 48 000 morts par an en France (Santé Publique France, 2016). Les membres du CNTE rappellent « les conclusions du rapport du GIEC (...) (et), encouragent la France à poursuivre ses efforts de développement d'une mobilité propre et de sortie progressive des énergies fossiles, pour une amélioration à court terme de la qualité de l'air dans le cadre de la réglementation européenne ».

Cette mesure a vocation à positionner la France parmi les pays engagés en faveur du renouveau industriel de l'Europe et du respect de l'Accord de Paris. D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence. C'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030.

En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids en Europe pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition de l'industrie automobile, un secteur de poids dans l'économie européenne.

Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1141

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, M. Pahun, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafof, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Le chapitre 8 du titre 1^{er} du livre 3 du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 318-5. - I. - À compter du 1^{er} janvier 2025, la vente de véhicules utilitaires légers, autres que les véhicules à faibles et très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite.

« II. - À compter du 1^{er} janvier 2032, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes, autres que les véhicules à faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite.

« III. - À compter du 1^{er} janvier 2040, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes, autres que les véhicules à très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite. La vente des véhicules à très faibles émissions dont la source d'énergie est HE (hydrogène-électricité [hybride rechargeable]) et HH (hydrogène-électricité [hybride non rechargeable]) est également interdite. »

« IV. - Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'accompagnement des entreprises et des salariés impactés par la fin progressive des activités de vente des véhicules thermiques non faiblement émetteurs, ainsi que sur la reconversion des entreprises et territoires concernés. Ce rapport est établi après concertation avec les parties prenantes, notamment les entreprises, les salariés, les collectivités territoriales et les partenaires sociaux.

« En ce qui concerne l'accompagnement des salariés et des entreprises, ce rapport présente les mesures envisagées pour anticiper et accompagner les mutations professionnelles et technologiques

et pour favoriser le développement d'une économie de substitution œuvrant à la transition énergétique. Il présente notamment le dispositif des contrats de transition écologique et solidaire destinés, d'une part, aux salariés et, d'autre part, aux territoires concernés. Il expose les différentes modalités possibles de ces contrats ainsi que les moyens budgétaires et l'organisation nécessaires à leur déploiement dans le cadre d'une stratégie industrielle d'anticipation des mutations liées à la transition énergétique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir l'arrêt progressif de la vente des véhicules thermiques neufs en 2032 et 2040, ainsi que la reconversion des activités des entreprises, salariés et territoires concernés. Il inclut un objectif de fin de vente des véhicules utilitaires légers polluants dès 2025.

Il s'agit d'inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, afin de parvenir à respecter l'engagement pris par la France de limiter le réchauffement climatique en dessous des 2 °C, voire des 1,5°C.

D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence : c'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030. En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, mettra cette place de premier plan au service de la sortie des énergies fossiles et de l'accélération de la transition de l'industrie automobile.

L'échéance de 2032 correspond à l'écoulement des deux prochains quinquennats. L'approche en trois étapes permet d'être progressif et de valoriser les transitions.

Si le droit à la libre circulation des biens au sein de l'Union européenne ne permet pas a priori d'interdire la vente de biens dont la production et la commercialisation sont autorisés dans un autre État membre, des exceptions à ce principe général existent, dans certains cas très encadrés. Les mesures nationales qui introduisent de telles exceptions doivent être notifiées à la Commission européenne.

L'impératif de protection de l'environnement peut en l'occurrence justifier une telle exception, compte tenu de l'importance de l'objectif visé : réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre afin de pouvoir espérer contenir le réchauffement climatique en deçà de 2° voire d'1,5°C.

Le respect des Accords de Paris en ce sens permettra d'appuyer la justification.

En tout état de cause, cette incompatibilité avec le droit communautaire ne serait effective qu'à partir de 2032 ; et dans la période intermédiaire, le droit communautaire est susceptible d'être modifié afin de permettre une telle interdiction, de nombreux pays européens manifestant un réel intérêt pour cette question.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière automobile. Elle permettra d'anticiper les évolutions liées à la nécessaire transformation de cette filière, et en particulier son incidence sur l'emploi, sur la transformation des métiers et la gestion des compétences.

Elle envoie un signal clair favorable à l'accélération du déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène. Cette accélération sera aussi le garant d'une amélioration plus rapide des performances environnementales de ces technologies.

Le décret définissant les véhicules à faibles et très faibles émissions gagnera à être toiletté en fonction de ces nouveaux objectifs, et de manière à permettre de la manière la plus pertinente possible la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques de proximité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1149

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :

1° Au 1° de l'article L. 224-7, les mots : « électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » sont remplacés par les mots : « dont l'impact environnemental est faible, en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 224-8, les mots : « électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » sont remplacés par les mots : « dont l'impact environnemental est faible, en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule ».

II. – À la seconde phrase du troisième alinéa de l'article L 318-1 du code de la route, après le mot : « décret », sont insérés les mots : « et prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à enclencher une redéfinition des véhicules à faibles et très faibles émissions.

De plus en plus de dispositifs sont mis en place pour favoriser les véhicules dits « propres ».

Cependant, les définitions des véhicules à faibles ou très faibles émissions ne tiennent compte pour l'instant que des émissions de CO2 à l'échappement, faisant fi, d'une part, des émissions d'autres gaz à effet de serre (tels que le méthane) et, d'autre part, des émissions de polluants sur l'ensemble du cycle de vie, notamment les polluants locaux : émissions liées à la production des véhicules, au freinage, à l'usure, à l'abrasion... qui sont pourtant conséquentes.

Or les analyses de cycle de vie montrent que la part d'émissions relative à la production des véhicules a tendance à augmenter, notamment avec les véhicules électriques, du fait de l'extraction des matériaux rares nécessaires à la construction des batteries, ou encore à l'origine plus ou moins carbonée de l'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement.

Les définitions en vigueur désavantagent donc les véhicules fonctionnant au bioGNV notamment. Elles n'incitent pas, par ailleurs, au développement de véhicules électriques les plus vertueux, de poids et de puissance raisonnables, dont la batterie est moins consommatrice de ressources rares.

Cet amendement propose d'engager une réflexion sur notre conception du véhicule dit « propre », afin d'adopter les politiques cohérentes pour orienter le secteur automobile et rationaliser les aides publiques existantes vers des véhicules réellement moins polluants sur l'ensemble de leur cycle de vie. Un groupe de travail pourrait être créé afin d'aboutir à une définition satisfaisante à partir des travaux méthodologiques réalisés par l'Ademe.

Cet amendement a été proposé par le Réseau action climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1150

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, Mme Dupont, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, Mme Melchior, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26 A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« *Art. L. 224-10.* – Les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7, dans la proportion minimale de 10 % avant 2022, de 25 % d'ici 2025, de 55 % d'ici 2028 et 100 % en 2030. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à verdir les flottes automobiles des entreprises dont le parc est supérieur à 100 véhicules, afin de les orienter vers les véhicules à faibles et très faibles émissions. La loi de Transition énergétique pour la croissance verte a fixé des objectifs de renouvellement de véhicules vers des véhicules à faibles émissions pour l'État et le secteur privé à l'horizon 2020.

Il s'agit ici d'engager les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules à travers un objectif de renouvellement vers de véhicules faibles ou très faibles émissions de 10 % avant 2022, 25 % d'ici 2025, de 55 % d'ici 2028 et 100 % en 2030. L'enjeu est de diminuer les émissions de gaz à effets de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France et de fixer un cap pour engager l'industrie automobile dans la transition vers une sortie des véhicules diesel et essence.

De plus, les dernières études sur l'évolution du coût global de possession (TCO) du véhicule électrique ont démontré qu'il était, dans la plupart des cas, inférieur à celui de ses équivalents thermiques (inférieur de 3 % par rapport à un véhicule diesel et de 5 % par rapport à un véhicule

essence, dès quatre ans de possession selon UFC Que Choisir). Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1151

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, Mme Dupont, Mme Meynier-Millefert, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Thiébaud, M. Balanant, M. Cubertafon, M. Potier, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Sanquer, Mme Wonner et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26 A

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Après l'alinéa 2, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises qui gèrent un parc compris entre vingt et cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7, dans la proportion minimale de 5 % avant 2022, de 15 % d'ici 2025, de 40 % d'ici 2028 et 100 % en 2030. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à verdir les flottes automobiles des entreprises dont le parc est supérieur à 20 véhicules, afin de les orienter vers les véhicules à faibles et très faibles émissions.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte a fixé des objectifs de renouvellement de véhicules vers des véhicules à faibles émissions pour l'État et le secteur privé à l'horizon 2020. Il s'agit ici d'engager les entreprises gérant un parc compris entre vingt et cent véhicules à travers un objectif de renouvellement vers de véhicules faibles ou très faibles émissions de 5 % avant 2022, 15 % d'ici 2025 et 40 % d'ici 2028 et 100 % en 2030.

L'enjeu est de diminuer les émissions de gaz à effets de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France et de fixer un cap pour engager l'industrie automobile dans la transition vers une sortie des véhicules diesel et essence.

De plus, les dernières études sur l'évolution du coût global de possession (TCO) du véhicule électrique ont démontré qu'il était, dans la plupart des cas, inférieur à celui de ses équivalents thermiques (inférieur de 3 % par rapport à un véhicule diesel et de 5 % par rapport à un véhicule

essence, dès quatre ans de possession selon une étude UFC Que Choisir).
Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1153

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, Mme Dupont, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26 B

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 2 :

« Cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement avant 2022, de 40 % avant 2025, de 70 % avant 2028 et 100 % en 2030. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à verdir les flottes automobiles des loueurs, afin de les orienter vers les véhicules à faibles émissions.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose des obligations minimales de véhicules à faibles émissions pour les flottes publiques, ainsi que pour les loueurs de véhicules, les taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

Ces proportions de véhicules à faibles émissions sont fixées à 20 % pour les collectivités et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, et à 50 % pour l'État et ses établissements publics. Pour les flottes privées (loueurs, taxis & VTC), elles sont fixées à hauteur de 10 % avant 2020, alors même que les taxis & VTC roulent 5 fois plus qu'une voiture individuelle, et ceci, principalement en milieu urbain dense, où la pollution générée touche un grand nombre de personnes.

Afin de poursuivre des objectifs cohérents et ambitieux de lutte contre les émissions de CO2 et contre la pollution de l'air, le présent amendement vise à rehausser les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de taxis & VTC, en doublant les obligations

actuelles avant 2022, puis en passant à 50% avant 2025, puis à 80% d'ici 2028 puis 100% en 2030; et dans une proportion légèrement moindre pour les parcs de loueurs automobiles : 40% d'ici 2025 ; 70% d'ici 2030 puis 100% en 2030. Il vise également à transférer ces dispositions de la loi du 17 août 2015 au code de l'environnement.

Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1317

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico,
M. Larsonneur, Mme Melchior, M. Thiébaud, Mme Wonner et Mme Sanquer

ARTICLE 26 B

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 3 :

« Cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement avant 2022, de 50 % avant 2025, de 80 % avant 2028 et 100 % en 2030. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à verdir les flottes automobiles des loueurs, afin de les orienter vers les véhicules à faibles émissions. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose des obligations minimales de véhicules à faibles émissions pour les flottes publiques, ainsi que pour les loueurs de véhicules, les taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

Ces proportions de véhicules à faibles émissions sont fixées à 20 % pour les collectivités et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, et à 50 % pour l'État et ses établissements publics. Pour les flottes privées (loueurs, taxis & VTC), elles sont fixées à hauteur de 10 % avant 2020, alors même que les taxis & VTC roulent 5 fois plus qu'une voiture individuelle, et ceci, principalement en milieu urbain dense, où la pollution générée touche un grand nombre de personnes.

Afin de poursuivre des objectifs cohérents et ambitieux de lutte contre les émissions de CO2 et contre la pollution de l'air, le présent amendement vise à rehausser les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de taxis & VTC, en doublant les obligations actuelles avant 2022, puis en passant à 50 % avant 2025, puis à 80 % d'ici 2028 puis 100 % en 2030 ; et dans une proportion légèrement moindre pour les parcs de loueurs automobiles : 40 % d'ici 2025 ; 70 % d'ici 2030 puis 100 % en 2030. Il vise également à transférer ces dispositions de la loi du 17 août 2015 au code de l'environnement. Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1148

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Maire, M. Molac, M. Pahun, Mme Sage, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 B, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la refonte de l'ensemble des dispositifs de soutien à la conversion des véhicules vers des véhicules moins émetteurs, permettant d'identifier les dispositifs les plus efficaces pour réduire les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques. Le rapport traite notamment de la prime à la conversion et du bonus-malus.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à engager une réflexion en vue de la remise à plat de l'ensemble des dispositifs de soutien à la conversion des véhicules polluants. Elle est plus que nécessaire : aujourd'hui les émissions de CO2 moyennes par véhicules repartent à la hausse et annulent les efforts réalisés ces dernières années.

Le rapport permettra d'ajuster les dispositifs existants afin d'assurer leur pleine efficacité au service de l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en vue notamment du projet de loi de finances pour 2020.

Le rapport devra notamment examiner le moyen de traiter de manière plus vertueuse le cas des véhicules dits « SUV ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1121

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Cariou, Mme Charrière, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Martin, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, Mme Melchior, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertaon, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« 1° A Le troisième alinéa de l'article L. 1222-9 est complété par la phrase suivante : « Les entreprises tenues d'élaborer un plan de mobilité en application du II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports élaborent une étude de faisabilité relative à la mise en place du télétravail dans l'entreprise. » ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à favoriser le développement du télétravail en rendant obligatoire une étude de faisabilité de mise en place du télétravail pour les entreprises soumises à un plan de mobilité. Le transport qui pollue le moins est celui qu'on arrive à éviter.

Le secteur des transports émet 11 % de plus de CO₂ que le budget carbone alloué dans la SNBC. Un tiers de ce dépassement est dû à l'augmentation des déplacements. Le télétravail est l'un des leviers puissants pour réduire l'impact environnemental des déplacements domicile-travail, grâce à l'évitement d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques dues à des trajets réalisés en voiture ou par d'autres moyens de transport concernés par ces émissions.

Pour 2,9 jours télétravaillés par semaine, l'économie potentielle est de 787 kg de CO₂ par personne et par an. A l'échelle d'une entreprise de 1000 salariés, le télétravail un jour par semaine permet d'éviter l'équivalent des émissions annuelles de GES d'environ 37 Français. L'étude du cabinet B&L Evolution qui a élaboré une liste de solutions concrètes à mettre en oeuvre s'il l'on veut

limiter le réchauffement climatique à 1,5°C (scénario du GIEC) recommande de généraliser le télétravail 2 jours par semaine pour toute personne habitant à plus de 10 km de son lieu de travail et ayant un emploi télétravaillable.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1122

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Charrière, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Martin, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« 1° A La première phrase du 2° de l'article L. 2242-15 est complétée par les mots : « et du télétravail » ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à favoriser le développement du télétravail en rendant obligatoire l'engagement de négociations avec les instances représentatives du personnel en vue de mettre en place le télétravail. Le transport qui pollue le moins est celui qu'on arrive à éviter.

Le secteur des transports émet 11 % de plus de CO₂ que le budget carbone alloué dans la SNBC. Un tiers de ce dépassement est dû à l'augmentation des déplacements. Le télétravail est l'un des leviers puissants pour réduire l'impact environnemental des déplacements domicile-travail, grâce à l'évitement d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques dues à des trajets réalisés en voiture ou par d'autres moyens de transport concernés par ces émissions.

Pour 2,9 jours télétravaillés par semaine, l'économie potentielle est de 787 kg de CO₂ par personne et par an. A l'échelle d'une entreprise de 1000 salariés, le télétravail un jour par semaine permet d'éviter l'équivalent des émissions annuelles de GES d'environ 37 Français. L'étude du cabinet B&L Evolution qui a élaboré une liste de solutions concrètes à mettre en oeuvre s'il l'on veut limiter le réchauffement climatique à 1,5°C (scénario du GIEC) recommande de généraliser le télétravail 2 jours par semaine pour toute personne habitant à plus de 10 km de son lieu de travail et ayant un emploi télétravaillable.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1124

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

« 1° A L'article L. 2242-17 est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° La mobilité entre le domicile et le lieu de travail ainsi que durant les déplacements professionnels, notamment les modalités de développement des déplacements faisant appel aux mobilités actives telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rendre obligatoire les négociations sur la mobilité domicile-travail et les déplacements professionnels dans le cadre de la négociation sur la qualité de vie au travail.

Employeurs et salariés seront ainsi invités à imaginer ensemble des dispositifs de promotion des mobilités actives complémentaires au forfait mobilités durables, tels qu'ils existent déjà dans certaines entreprises (par exemple : prime à l'achat de vélo à assistance électrique, contrôle technique des vélos durant les heures de travail, mise en place de douches ou casiers).

Actuellement, le sujet n'est pas évoqué systématiquement dans les entreprises, comme l'illustre le faible taux d'employeurs ayant sérieusement déployé des plans de mobilité (plans de déplacements entreprise), malgré l'obligation qui est faite aux entreprises de plus de 100 salariés situées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains.

Cet amendement a été proposé par la Fédération française des usagers de la bicyclette.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1129

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Charrière, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

A l'alinéa 3, substituer aux mots :

« peut prendre »,

les mots :

« prend ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités durables. Le rapport "Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo" remis le 20 décembre 2017 à la Ministre des Transports par Matthieu Orphelin montre qu'en restant sur un aspect facultatif, l'IKV ne s'est pas rapidement déployée, alors qu'elle n'a que des avantages pour le salarié, l'employeur et les comptes publics. Il convient donc, pour ne pas rencontrer les mêmes écueils, de prévoir dès maintenant les conditions de généralisation du forfait mobilités durables, avec une dérogation de 5 ans à cette obligation pour les TPE.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9%, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1% de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1156

présenté par

M. Orphelin, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, M. Lainé, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Thillaye, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

I. – Le chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section ainsi rédigée :

« Section 5

« Expérimentation d'incitations à la réduction de la congestion routière

« Art. L. 1231-18. – L'État peut autoriser l'expérimentation, par certaines autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 dont le ressort inclut une métropole, de l'utilisation de la vidéo protection associée à un traitement automatisé des données à caractère personnel dans le cadre d'un programme incitatif à durée limitée de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

« L'expérimentation dure au plus trois ans et peut s'appliquer à cinq départements au maximum. »

« L'utilisation de la vidéo protection est dans ce cas exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles, à raison de leurs déplacements quotidiens sur les axes routiers supportant un trafic important, à ce programme.

« Sans préjudice des dispositions du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la mise en œuvre de l'utilisation de la vidéo protection dans ce cadre est soumise aux obligations suivantes :

« a) Elle est précédée d'une campagne d'information locale d'au moins un mois visant tous les usagers potentiellement concernés. Celle-ci est complétée d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification pendant la période effective de recueil des données ;

« b) Les données recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajet par jour de la semaine, et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ;

« c) Aucune image issue de la vidéo protection n'est conservée ;

« d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée, ces modalités d'opposition étant notamment communiquées dans le cadre de la campagne d'information ;

« e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles ne saurait excéder un mois en un point ou sur une section donnés ;

« f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observations, sauf celles relatives aux conducteurs jugés éligibles. Celles-ci sont détruites au plus tard trois mois après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme incitatif. »

II. – Avant le dernier alinéa de l'article L. 330-5 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - aux fins d'identification des usagers de la route éligibles, à un programme incitatif expérimental placé sous le régime prévu à l'article L. 1231-... du code des transports, avec communication pour chaque immatriculation des seuls noms, prénoms et adresses des détenteurs des certificats d'immatriculation concernées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement prévoit l'expérimentation de mesures d'incitations à la réduction de la congestion routière par certaines autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Il s'agit d'expérimenter un péage urbain positif, qui permet non pas d'instaurer un tarif d'entrée, mais de proposer aux automobilistes habitués à circuler en heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif. Ce programme, basé sur la rétribution (temporaire) de l'évitement des heures de pointe, a pour but d'ancrer chez les automobilistes des habitudes durables d'évitement

des créneaux horaires de circulation les plus congestionnés (déport en heures creuses, report vers les transports en commun, etc.). Le versement d'une petite gratification (en numéraire ou en bon d'achat) se fait pour chaque trajet à l'heure de pointe évité. Cette incitation est dénommée « péage positif ».

Pour mettre en œuvre ce type de solutions, il est indispensable que la loi autorise les AOM à recourir à des dispositifs de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) et à créer un traitement automatisé des données.

Ce type de dispositif, qui prend le contre-pied des usages répressifs du contrôle automatisé, a été éprouvé avec un grand succès aux Pays-Bas (à Rotterdam notamment).

Cet amendement a été inspiré d'une rédaction proposée au Sénat par le sénateur Dantec, modifiée afin d'en faire une expérimentation conduite par l'État pour un temps et dans un espace limités.

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD2869

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« et dont le montant annuel ne peut être inférieur à 200 euros, ou, pour les entreprises de moins de deux cent cinquante salariés, à 100 euros ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer un montant minimum pour le forfait mobilités durables, sur la base des 200 € qui est le montant sur lequel s'est engagé l'État pour la fonction publique d'État.

Les employeurs seront évidemment libres d'aller plus haut, et notamment jusqu'aux 400 ou 500 € prévus pour l'exonération de charges.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1131

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Dombrevail, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Martin, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Villani, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, Mme Valérie Petit, M. Cubertaon, M. Potier et Mme Melchior

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'alinéa 3, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

« Au titre d'un même mois, cette indemnité peut être cumulée dans des conditions définies par décret avec celle prévue à l'article L. 3261-2. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités. Il ajoute la possibilité de cumuler ce forfait avec le remboursement de 50 % du prix de l'abonnement aux transports en commun, condition importante pour que les salariés soient réellement incités à effectuer leurs trajets à vélo. La multimodalité est un facteur clé de l'encouragement aux déplacements à vélo : il est plus facile d'adopter ce mode de transport lorsque l'on peut facilement prendre les transports en commun certains jours, par exemple en fonction des conditions météo. Le rapport « Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo » remis le 20 décembre 2017 à la Ministre des Transports par Matthieu Orphelin montre qu'en restant sur un aspect facultatif, l'IKV ne s'est pas rapidement déployée, alors qu'elle n'a que des avantages pour le salarié, l'employeur et les comptes publics. Il convient donc, pour ne pas rencontrer les mêmes écueils, de prévoir dès maintenant les conditions de généralisation du forfait mobilités durables, avec une dérogation de 5 ans à cette obligation pour les PME. Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

Il est important de porter le seuil de la déduction fiscale à 500 euros en cas de cumul entre remboursement au titre du forfait mobilités durables et au titre des abonnements TC, pour que la possibilité de cumul ne soit pas que théorique. Dans certaines régions en effet le remboursement au titre de l'abonnement de transports en commun monte presque à 400 euros : le solde permettant de financer le forfait mobilités durables serait alors quasi inexistant, faisant perdre son sens à la possibilité de cumul. Ex IDF : remboursement de 50 % du pass Navigo = 385 euros/an, donc avec un seuil à 400 € max il ne reste que 15 euros pour le vélo.

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1323

présenté par

M. Orphelin, M. Dombrevail, Mme Sage, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico,
M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner et Mme Sanquer

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« II. – À la fin du b du 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 500 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités. Il ajoute la possibilité de cumuler ce forfait avec le remboursement de 50 % du prix de l'abonnement aux transports en commun, condition importante pour que les salariés soient réellement incités à effectuer leurs trajets à vélo. La multimodalité est un facteur clé de l'encouragement aux déplacements à vélo : il est plus facile d'adopter ce mode de transport lorsque l'on peut facilement prendre les transports en commun certains jours, par exemple en fonction des conditions météo. Le rapport « Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo » remis le 20 décembre 2017 à la Ministre des Transports par Matthieu Orphelin montre qu'en restant sur un aspect facultatif, l'IKV ne s'est pas rapidement déployée, alors qu'elle n'a que des avantages pour le salarié, l'employeur et les comptes publics. Il convient donc, pour ne pas rencontrer les mêmes écueils, de prévoir dès maintenant les conditions de généralisation du forfait mobilités durables, avec une dérogation de 5 ans à cette obligation pour les PME. Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité. Il est important de porter le seuil de la déduction fiscale à 500 euros en cas de cumul entre remboursement au titre du forfait mobilités durables et au titre des abonnements TC, pour que la

possibilité de cumul ne soit pas que théorique. Dans certaines régions en effet le remboursement au titre de l'abonnement de transports en commun monte presque à 400 euros : le solde permettant de financer le forfait mobilités durables serait alors quasi inexistant, faisant perdre son sens à la possibilité de cumul. Ex IDF : remboursement de 50 % du pass Navigo = 385 euros/an, donc avec un seuil à 400 € max il ne reste que 15 euros pour le vélo.

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD2870

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

A l'alinéa 8, substituer au mots :

« 200 € par an »,

les mots :

« 500 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer un montant minimum pour le forfait mobilités durables, sur la base des 200 € qui est le montant sur lequel s'est engagé l'État pour la fonction publique d'État.

Les employeurs seront évidemment libres d'aller plus haut, et notamment jusqu'aux 400 ou 500 € prévus pour l'exonération de charges.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1130

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Dombrevail, Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, Mme Panonacle, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, M. Wulfranc, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafofon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Dans les entreprises de moins de deux cent cinquante salariés, elles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ; à compter du 1^{er} janvier 2020, l'employeur dans ces entreprises peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités durables. Le rapport « Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo » remis le 20 décembre 2017 à la Ministre des Transports par Matthieu Orphelin montre qu'en restant sur un aspect facultatif, l'IKV ne s'est pas rapidement déployée, alors qu'elle n'a que des avantages pour le salarié, l'employeur et les comptes publics. Il convient donc, pour ne pas rencontrer les mêmes écueils, de prévoir dès maintenant les conditions de généralisation du forfait mobilités durables, avec une dérogation de 5 ans à cette obligation pour les PME.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1322

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Dans les entreprises de moins de dix salariés, elles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ; à compter du 1^{er} janvier 2020, l'employeur dans ces entreprises peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités durables. Le rapport « Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo » remis le 20 décembre 2017 à la Ministre des Transports par Matthieu Orphelin montre qu'en restant sur un aspect facultatif, l'IKV ne s'est pas rapidement déployée, alors qu'elle n'a que des avantages pour le salarié, l'employeur et les comptes publics. Il convient donc, pour ne pas rencontrer les mêmes écueils, de prévoir dès maintenant les conditions de généralisation du forfait mobilités durables, avec une dérogation de 5 ans à cette obligation pour les TPE.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1101

présenté par

M. Orphelin

ARTICLE PREMIER

RAPPORT ANNEXÉ

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

I. – À l'alinéa 60, substituer aux mots :

« 1,1 Md€ »

les mots :

« 1,5 Md€ ».

II. – En conséquence, à l'alinéa 63, substituer aux mots :

« 350 M€ »

les mots :

« 100 M€/an ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif d'augmenter le budget alloué aux appels à projets de soutien aux modes actifs et aux mobilités les moins polluantes et partagées.

Les 50M€ par an sur 7 ans prévus dans le rapport du Gouvernement ne semblent pas forcément suffisants pour que la part modale du vélo atteigne 9 % d'ici 2024. Il est proposé de monter ce montant à 100M€ par an. Pour rappel, le COI avait préconisé 350 M€ sur 4 ans (75 M€/an pour 2019 et 2020, 100 M€/an pour 2021 et 2022).

Par ailleurs, le récent appel à projets de l'Ademe a montré que des centaines de collectivités avaient envie de s'engager sur ce sujet.

Les bénéfices d'une telle politique volontariste seraient nombreux. C'est en matière de santé que les retombées économiques sont les plus considérables, avec plus de 190 milliards d'euros économisés par an en Europe. En France, le bénéfice des 4,6 milliards de kilomètres parcourus annuellement à vélo par les cyclistes est estimé à 5,6 milliards d'euros par an ; se rapprocher des politiques ambitieuses européennes par un investissement national significatif conduirait à un bénéfice santé évalué à 15 milliards d'euros. Ce bénéfice participerait à la résorption du déficit de la sécurité sociale.

Cet amendement est inspiré des propositions de la Fédération française des usagers de la bicyclette.

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N ° CD2871

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Chiche, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Haury, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

ARTICLE 26

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Compléter l'alinéa 10 par la phrase :
« Dans les entreprises de moins de dix salariés, elles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ; à compter du 1^{er} janvier 2020, l'employeur dans ces entreprises peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer un montant minimum pour le forfait mobilités durables, sur la base des 200 € qui est le montant sur lequel s'est engagé l'État pour la fonction publique d'État.

Les employeurs seront évidemment libres d'aller plus haut, et notamment jusqu'aux 400 ou 500 € prévus pour l'exonération de charges.

Selon une étude récente du Medef et du Comité national olympique et sportif français, un collaborateur sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %, et une entreprise encourageant ses salariés à la pratique d'une activité physique et sportive peut enregistrer entre 2,5 et 9,1 % de gains de productivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

AMENDEMENT

N° CD1155

présenté par

M. Orphelin, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, Mme Sage, Mme Thillaye, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larssonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior et M. Potier

ARTICLE 28

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

I. Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Après le dernier alinéa, un nouvel alinéa ainsi rédigé est ajouté :

« Les zones à faibles émissions visent une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'au moins 3 % après la première année de mise en oeuvre de la zone, puis d'au moins 25 % concernant les particules et 40 % concernant les oxydes d'azote après la cinquième année, et de privilégier la circulation de véhicules à zéro émission moteur à partir de 2030. La réduction d'émissions est calculée dans le cadre de l'étude prévue au III., par comparaison avec le niveau d'émissions l'année précédant la mise en place de la zone, et sur la base des émissions de l'ensemble de chaque commune concernée par la zone à faibles émissions. L'objectif final visé ainsi que les étapes fixées pour y parvenir sont communiqués au public. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La ZFE mise en place par une collectivité doit être ambitieuse afin de permettre réellement une diminution de la pollution de l'air, sinon : non seulement c'est inutile, mais encore c'est contre-productif car les élus et les citoyens auront fait des efforts sans que cela porte de fruits (perte de confiance). Une ZFE moins ambitieuse peut sembler plus acceptable pour les citoyens au premier abord, mais elle risque en fait de l'être moins puisque si les impacts sont nuls ou faibles, les citoyens ne comprendront pas l'intérêt d'avoir mis la mesure en place.

Il faut un objectif ambitieux, de la progressivité, et le tout clairement affiché.

Il est important que les collectivités étudient la mise en place de la ZFE pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers ; elles restent libres après cette étude d'inclure ou non ces véhicules dans les prescriptions imposées.

Il est nécessaire de préciser des seuils distincts pour les particules et pour les NOx, car l'action doit prendre en compte les objectifs de diminution à la fois des particules et des NOx. Les nouvelles technologies dont sont équipés les véhicules tendent à diminuer les émissions de particules mais augmenter les émissions de NOx, très nocives elles aussi. Il est nécessaire de mettre en place des politiques incitant à baisser les deux. Ainsi un certain nombre de véhicules essence récents à injection directe, non équipés de filtres, émettent davantage de polluants qu'un véhicule diesel neuf.