

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)****Adopté****AMENDEMENT****N ° CE72**

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 1ER A**

A l'alinéa 11, après le mot :

« santé »

insérer les mots :

« , de la sécurité ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à préciser que le développement des diverses formes de transport et de mobilité se fait non seulement au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité, mais également au bénéfice de la sécurité de tous.

La notion de sécurité détient une importance primordiale dans la stratégie de déploiement des nouvelles solutions de mobilité ou des mobilités alternatives.

En 2017, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) constate une augmentation de + 7 % des accidents de la route mortels concernant les cyclistes. Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route connaît une évolution moyenne annuelle de + 1,6 %. Considérés comme usagers vulnérables, les cyclistes sont exposés, selon l'étude accidentalité à vélo et exposition au risque (AVER), à un risque trois fois plus élevé d'être tués par heure passée dans la circulation que les automobilistes.

En outre, le manque de structures adaptées et sécurisées peut dissuader le recours aux mobilités actives et les moins polluantes.

Les déplacements doivent intervenir dans un environnement sécurisé. La précision de la notion de « sécurité » permet donc ici de prendre en compte cet impératif dans le cadre du développement des

transports en commun, des solutions de mobilité quotidiennes alternatives à la voiture individuelle et des mobilités les moins polluantes et actives.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° CE77

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, Mme Gipson, M. Cazenove,  
M. Daniel et Mme Piron

-----

**ARTICLE 13**

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« , notamment en vue de sa réparation, de sa maintenance et de son amélioration ; ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à renforcer leurs activités d'amélioration, de maintenance et de réparation sur les routes qui entrent dans leur périmètre.

Le présent projet de loi prévoit de rendre accessibles aux gestionnaires d'infrastructures routières les données produites par les systèmes intégrés aux véhicules à moteur pour renforcer la connaissance par ces gestionnaires de l'état des routes et de l'infrastructure routière en règle générale.

Cette connaissance plus fine et immédiate des infrastructures routières pourrait être exploitable en vue d'une amélioration des infrastructures, de la facilitation des activités de maintenance et de réparation effectuées sur les routes et les équipements.

Pour cette raison, cet amendement vise à ce que le Gouvernement prenne les mesures nécessaires à une meilleure connaissance des infrastructures routières en orientant notamment cette connaissance vers les activités de maintenance, de réparation et d'amélioration des infrastructures routières.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° CE78

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 13**

A l'alinéa 8, après le mot :

« appropriées »,

insérer les mots :

« , notamment en termes de sécurisation, ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement a pour objet de sécuriser les modalités d'accès aux paramètres de fonctionnement des véhicules connectés des constructeurs automobiles.

Le présent projet de loi permet en effet la correction télématique des défauts de sécurité de certains véhicules grâce à l'accès des constructeurs automobiles aux données pertinentes. Les mesures qui seront prises par le Gouvernement sont d'utilité publique puisqu'il s'agit pour les constructeurs automobiles de pouvoir diagnostiquer et corriger à distance des défauts des systèmes de sécurité d'un véhicule connecté.

Cependant, la télécorrection des défauts des systèmes de sécurité peut présenter certains dangers si elle n'est pas encadrée puisqu'elle nécessite l'accès à distance de certaines fonctionnalités essentielles des véhicules connectés. Pour éviter tout détournement de l'objectif initial par voie de piratage, cet amendement vise à préciser le caractère sécurisé des modalités d'accès des constructeurs automobiles aux systèmes de sécurité des véhicules connectés.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)****Adopté****AMENDEMENT****N ° CE73**

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 17**

A l'alinéa 8, substituer aux mots :

« une voiture particulière »,

les mots :

« un véhicule terrestre à moteur ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à remplacer la référence de « voiture particulière » par celle, plus large, de « véhicule terrestre à moteur ».

L'étude d'impact du projet de loi d'orientation des mobilités précise pour l'article 17 qu'il est « nécessaire d'encadrer [le co-transportage] de la même façon que cela est fait pour le covoiturage ». Or, il apparaît que des différences importantes existent dans le présent projet de loi par rapport à la définition du covoiturage, comme la référence à une voiture particulière.

La voiture particulière est définie comme un véhicule de transport de personnes comportant au minimum 4 roues, au maximum 9 places assises, et dont le poids est inférieur à 3,5 tonnes. Ce véhicule exclue donc de facto, et sans raison objective, l'utilisation de véhicules à 2 ou 3 roues qui peuvent contenir assez d'espace pour transporter un petit colis, ou de véhicules dont le poids est supérieur à un certain tonnage.

Pour ne pas restreindre l'encadrement du co-transportage et garantir un parallélisme juridique entre les deux activités, il convient de remplacer la référence de « voiture particulière » par celle de « véhicule terrestre à moteur ».

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N ° CE79

présenté par

Mme Do

-----

#### ARTICLE 23 BIS

Rédiger ainsi cet article :

« Après le mot : « énergétique », la fin du 8° de l'article L. 322-8 du code de l'énergie est ainsi rédigée :

« , de favoriser l'insertion des énergies renouvelables sur le réseau et d'évaluer l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique ; ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Cet amendement propose un déplacement logique du paragraphe inséré là où il fait le plus sens dans l'article.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

Tombé

### AMENDEMENT

N ° CE80

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, M. Cazenove, Mme De Temmerman,  
M. Daniel et Mme Piron

-----

#### ARTICLE 25 BIS A

Compléter l'alinéa 2 par les mots :

« , élaboré en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes sur le ressort du territoire concerné. »

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à ce que le cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé soit élaboré en concertation avec les différentes autorités organisatrices de la mobilité du ressort du territoire concerné.

Les autorités organisatrices de la mobilité sont notamment chargées d'assurer le suivi et la planification de leur politique de mobilité. Aussi, il apparaît important que le cadre d'action régional soit élaboré en concertation avec les acteurs compétents sur le territoire pour une meilleure adéquation et efficacité de la politique de mobilité.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

## AMENDEMENT

N° CE74

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Chapelier

-----

### ARTICLE 26 A

Modifier ainsi l'alinéa 2 :

1° Substituer à l'année :

« 2025 »,

l'année :

« 2022 » ;

2° Compléter cet alinéa par la phrase suivante :

« Avant 2025, la proportion minimale est de 20 % du renouvellement de ce parc. »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire des obligations croissantes pour les entreprises gestionnaires d'un parc de plus de cent véhicules dans le renouvellement de leur parc.

Il contribue d'une part à accroître, progressivement, les proportions minimales de véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO<sub>2</sub> acquis ou utilisés à l'occasion du renouvellement du parc de ces entreprises.

D'autre part, cet amendement raccourcit l'échéance octroyée aux entreprises pour appliquer l'obligation d'acquérir ou utiliser a minima 10 % de véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO<sub>2</sub> à l'occasion du renouvellement de leur parc.

Cette échéance permettrait d'atteindre un équilibre entre la nécessité d'opérer rapidement face à l'urgence climatique et les délais dont les entreprises ont besoin pour se conformer à cette nouvelle exigence.



Cette mesure participerait de façon importante, progressive et anticipée à la lutte contre le réchauffement climatique ; le secteur des transports représentant à lui seul près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

**Adopté**

### **AMENDEMENT**

**N ° CE75**

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Chapelier et Mme Piron

-----

#### **ARTICLE 26 B**

A l'alinéa 2, après le mot :

« acquièrent »,

insérer les mots :

« ou utilisent ».

#### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ajouter au périmètre des véhicules devant être en partie renouvelés par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO2 les véhicules utilisés par les loueurs automobiles.

Il s'agit d'une part d'assurer une cohérence globale au présent projet de loi qui prévoit pour les entreprises gestionnaires d'un parc de plus de cent véhicules l'achat ou l'utilisation lors du renouvellement dudit parc d'un pourcentage de véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO2.

D'autre part, cet amendement permet d'élargir le champ des véhicules concernés par l'obligation de renouvellement proportionnel par des véhicules moins polluants et donc de contribuer à la poursuite des engagements en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

**Adopté**

### **AMENDEMENT**

**N ° CE76**

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Chapelier et Mme Piron

-----

#### **ARTICLE 26 B**

A l'alinéa 3, après le mot :

« acquièrent »,

insérer les mots :

« ou utilisent ».

#### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ajouter au périmètre des véhicules devant être en partie renouvelés par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO<sub>2</sub>, les véhicules utilisés par les exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur.

Il s'agit d'une part d'assurer une cohérence globale au présent projet de loi qui prévoit pour les entreprises gestionnaires d'un parc de plus de cent véhicules l'achat ou l'utilisation lors du renouvellement dudit parc d'un pourcentage de véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO<sub>2</sub>.

D'autre part, cet amendement permet d'élargir le champ des véhicules concernés par l'obligation de renouvellement proportionnel par des véhicules moins polluants et donc de contribuer à la poursuite des engagements en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

---

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

## AMENDEMENT

N° CE81

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
M. Daniel et Mme Piron

-----

### ARTICLE 37

A l'alinéa 14, après le mot :

« environnement »,

insérer les mots :

« , de déploiement de bornes de recharge pour les navires électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inclure dans les objectifs poursuivis par le Gouvernement, dans le cadre de modifications apportées aux règles applicables aux établissements flottants, celui du déploiement de bornes de recharge et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé.

Cette insertion s'inscrit dans la philosophie générale du projet de loi d'orientation des mobilités, à savoir le développement des mobilités alternatives et respectueuses de l'environnement.

Le déploiement de ce type d'infrastructures est en effet nécessaire pour accroître le recours aux modes de déplacement maritime et fluvial les moins polluants.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mai 2019

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

**Adopté****AMENDEMENT****N ° CE98**

présenté par

M. Delpon, Mme Do, Mme de Lavergne, M. Anato, Mme Beaudouin-Hubiere, M. Besson-Moreau, Mme Bessot Ballot, Mme Blanc, M. Blein, M. Bonnell, M. Bothorel, Mme Brunet, M. Cazenove, M. Cellier, Mme Crouzet, M. Daniel, Mme Degois, M. Démoulin, Mme Hammerer, Mme Hennion, M. Huppé, M. Kasbarian, Mme Lardet, Mme Le Meur, Mme Lebec, M. Lescure, M. Martin, M. Masségia, Mme Melchior, M. Moreau, M. Nogal, Mme O'Petit, Mme Oppelt, M. Person, Mme Petel, M. Sempastous, M. Sommer, Mme Tiegna et les membres du groupe La République en Marche

-----

**ARTICLE 26 A**

A l'alinéa 2, substituer au taux :

« 10 % »

le taux :

« 20 % ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 a permis de fixer des objectifs de véhicules propres dans le cadre du renouvellement des flottes de l'État et des collectivités territoriales. L'article 26 A, introduit par le Sénat, permet de fixer également des objectifs pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles, dont le poids total est inférieur à 3,5 tonnes. Cet amendement propose d'augmenter de 10 à 20 % la proportion minimale de véhicules propres pour ces entreprises, lors du renouvellement de leur flotte, tout en gardant la date de 2025, laissant le temps aux acteurs de s'adapter. L'objectif est d'accélérer la transition du parc automobile français vers des véhicules plus propres.

## ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

## AMENDEMENT

N° CD1479

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

### ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 50, après le mot :

« actives »

insérer les mots :

« et les moins polluantes ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement permet d'inclure l'ensemble des modes de déplacement qualifiés comme « les moins polluants », à l'instar des véhicules à assistance électrique (trottinettes, vélos électriques etc.), dans le champ des dispositions de la présente section. Il s'agit en effet que soient encadré par ces dispositions l'usage de l'ensemble des moyens de mobilité les moins polluants.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1480

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

#### ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 94 :

« Sans préjudice pour les élèves, l'autorité... *(le reste sans changement)*. »

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à garantir que l'ouverture des services de transports scolaires aux autres usagers se fera sans préjudice pour les élèves, qui constituent les principaux usagers de ce type de service.

En effet, bien que l'ouverture du service fasse sens dès lors que les cars scolaires ne sont pas complets, il ne faut pas que le service délivré aux élèves soit altéré.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1487

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

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

Le ministre en charge des transports ou de la mobilité remet au Parlement, 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi n° ..... du ..... d'orientation des mobilités, un rapport détaillant les critères utilisés dans l'évaluation de la politique de mobilité des autorités organisatrices de la mobilité ainsi que les conclusions portées par ces différentes évaluations.

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer un contrôle, par le biais d'un rapport du Gouvernement remis au Parlement, des différentes évaluations menées par les autorités organisatrices de la mobilité sur leur propre politique de mobilité.

Le présent projet de loi prévoit en effet que chaque autorité organisatrice de la mobilité est chargée de l'évaluation de sa politique de mobilité. Pour permettre une évaluation objective et un recul certain dans ce travail d'analyse, il est nécessaire que le Gouvernement soit à l'initiative d'un rapport de contrôle sur les évaluations ainsi menées.

Ce rapport peut également être l'occasion de tirer les leçons des pratiques concluantes et de contribuer à leur diffusion sur l'ensemble du territoire.



**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1496

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 4**

À la première phrase de l'alinéa 19, substituer au mot :

« comité »,

les mots :

« ou plusieurs comités ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à préciser que la région peut créer plus d'un comité des partenaires, notamment dès lors que plusieurs bassins de mobilité existent au sein de la collectivité territoriale.

Alors que le projet de loi prévoit de faire des régions les cheffes de file en matière de mobilités, il en résulte un transfert des compétences des communautés de communes vers les régions.

Le transfert de compétences peut concerner plusieurs communautés de communes au sein d'une même région et donc correspondre à plusieurs bassins de mobilité.

Pour que l'interprétation de la loi ne soit pas restrictive, il est important de préciser que plusieurs comités de partenaires peuvent être créés à l'issue du transfert de compétences des communautés de communes vers la région.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD1497

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 5**

À la seconde phrase de l'alinéa 21, après le mot :

« volet »,

insérer les mots :

« favorise le développement de pistes cyclables séparées des voies de circulation des véhicules terrestres à moteur et ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à mettre en avant l'importance pour les autorités organisatrices de la mobilité de développer des pistes cyclables séparées des voies de circulation des véhicules à moteur.

Le plan de mobilité prévoit actuellement qu'un volet soit dédié à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Dans le sens de l'objectif de sécurisation des cyclistes, il est ici proposé de prioriser, lorsque cela est possible, le développement de pistes cyclables séparées des voies de circulation.

Le manque de structures adaptées et sécurisées peut dissuader le recours aux vélos et aux autres mobilités propres et actives moins polluantes.

Il convient de rappeler que les accidents de la route mortels en ville concernent prioritairement les piétons, les cyclistes et les nouvelles solutions de mobilité.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

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

**AMENDEMENT**

N° CD1498

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 5**

A l'alinéa 21,

Après les mots : « Ce volet »,

Insérer les mots : « favorise le développement de pistes cyclables séparées des voies de circulation des véhicules terrestres à moteur et ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à mettre en avant l'importance pour les autorités organisatrices de la mobilité de développer des pistes cyclables séparées des voies de circulation des véhicules à moteur.

Le plan de mobilité prévoit actuellement qu'un volet soit dédié à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Dans le sens de l'objectif de sécurisation des cyclistes, il est ici proposé de prioriser, lorsque cela est possible, le développement de pistes cyclables séparées des voies de circulation.

Le manque de structures adaptées et sécurisées peut dissuader le recours aux vélos et aux autres mobilités propres et actives moins polluantes.

Il convient de rappeler que les accidents de la route mortels en ville concernent prioritairement les piétons, les cyclistes et les nouvelles solutions de mobilité.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1614

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 5**

Rédiger ainsi l'alinéa 35 :

12° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-14, après le mot : « industrie », sont insérés les mots :  
« les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ce que les gestionnaires d'infrastructures de transport ne soient pas associés systématiquement à l'élaboration du plan de mobilité mais puissent exprimer à leur demande leurs propositions lors de son élaboration sous la forme d'un avis consultatif.

L'élaboration de ce plan de mobilité appartient à l'autorité organisatrice de la mobilité et y sont associés les services de l'Etat et les régions ou départements. Ce processus relève donc du domaine public or le projet de loi prévoit que les gestionnaires d'infrastructures de transport, qui peuvent être privés, soient intégrés d'office dans le processus d'élaboration des plans de mobilités. Ces gestionnaires sont dès lors susceptibles de faire valoir des intérêts privés, ce qui explique pourquoi ils ne devraient pas être associés de facto à l'élaboration des plans de mobilités.

La prise en compte des préoccupations de ces acteurs est toutefois importante, notamment du fait de leur connaissance approfondie des infrastructures de transport dont elles ont la gestion. De ce fait, il apparaît pertinent de leur permettre de solliciter une audience dans ce cadre, à l'instar des représentants des professions et usagers de transports, des chambres de commerce et de l'industrie et autres associations.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1618

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 5**

Rédiger ainsi l'alinéa 45 :

« 16° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « consulaires », sont insérés les mots : « , les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ; » .

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ce que les gestionnaires d'infrastructures de transport ne soient pas associés systématiquement à l'élaboration du plan de mobilité mais puissent exprimer à leur demande leurs propositions lors de son élaboration sous la forme d'un avis consultatif.

L'élaboration de ce plan de mobilité appartient à Ile-de-France Mobilités et y sont associés les services de l'Etat. Ce processus relève donc du public et, dès lors, ces gestionnaires de transports susceptibles de faire valoir des intérêts privés ne devraient pas y être associés de facto.

La prise en compte des préoccupations de ces acteurs est toutefois importante, notamment du fait de leur connaissance approfondie des infrastructures de transport dont elles ont la gestion. De ce fait, il apparaît pertinent de leur permettre de solliciter une audience dans ce cadre, à l'instar des représentants des professions et usagers de transports, des chambres consulaires et associations agréées de protection de l'environnement.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1619

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 5**

Rédiger ainsi l'alinéa 50 :

« 18° Au quatrième alinéa de l'article L. 1214-31, après le mot : « consulaires », sont insérés les mots : « les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan ; »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ce que les gestionnaires d'infrastructures de transport ne soient pas associés systématiquement à l'élaboration du plan de mobilité mais puissent exprimer à leur demande leurs propositions lors de son élaboration sous la forme d'un avis consultatif.

L'élaboration de ce plan local de déplacements urbains associe le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils départementaux intéressés, les services de l'État et Ile-de-France Mobilités. Ce processus relève donc du public et, dès lors, ces gestionnaires de transports susceptibles de faire valoir des intérêts privés ne devraient pas y être associés de facto.

La prise en compte des préoccupations de ces acteurs est toutefois importante, notamment du fait de leur connaissance approfondie des infrastructures de transports dont elles ont la gestion. De ce fait, il apparaît pertinent de leur permettre de solliciter une audience dans ce cadre, à l'instar des représentants des professions et usagers de transports, des chambres consulaires et associations agréées de protection de l'environnement.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1506

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron et Mme Thillaye

-----

**ARTICLE 6**

I. – À la seconde phrase de l'alinéa 8, après le mot : « ou », substituer aux mots :

« au jeune »,

les mots :

« à toute personne ».

II. – Compléter le même alinéa par les mots :

« ou en contrat de professionnalisation ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise, dans le cadre du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, à inclure dans les publics bénéficiant d'un accompagnement individualisé les personnes en contrat de professionnalisation.

Les personnes d'ores-et-déjà concernées par cet accompagnement sont les personnes en recherche d'emploi, éloignée de l'emploi ou en contrat d'apprentissage du fait de la potentielle précarité liée à leur situation. Le Gouvernement actuel favorise le recours aux formations en alternance. Ces formations sont délivrées dans le cadre d'un contrat d'apprentissage, pour les personnes de moins de 30 ans, ou dans le cadre d'un contrat de professionnalisation, sans limite d'âge.

A l'heure où la formation tout au long de la vie bénéficie d'une valorisation certaine, il apparaît important d'ajouter à la simple mention du contrat d'apprentissage, celle du contrat de professionnalisation afin d'englober la totalité des publics concernés par l'alternance.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1576

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron et Mme Thillaye

-----

**ARTICLE 6**

I. – À la seconde phrase de l'alinéa 12, après le mot : « ou », substituer aux mots :

« au jeune »,

les mots :

« à toute personne ».

II. – Compléter le même alinéa par les mots :

« ou en contrat de professionnalisation ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise, dans le cadre du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, à inclure dans les publics bénéficiant d'un accompagnement individualisé les personnes en contrat de professionnalisation. Les personnes d'ores et déjà concernées par cet accompagnement sont les personnes en recherche d'emploi, éloignée de l'emploi ou en contrat d'apprentissage du fait de la potentielle précarité liée à leur situation.

Le Gouvernement actuel favorise le recours aux formations en alternance. Ces formations sont délivrées dans le cadre d'un contrat d'apprentissage, pour les personnes de moins de 30 ans, ou dans le cadre d'un contrat de professionnalisation, sans limite d'âge.

A l'heure où la formation tout au long de la vie bénéficie d'une valorisation certaine, il apparaît important d'ajouter à la simple mention du contrat d'apprentissage, celle du contrat de professionnalisation afin d'englober la totalité des publics concernés par l'alternance.



**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Tombé

**AMENDEMENT**

N° CD1521

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron et M. Haury

-----

**ARTICLE 7**

Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante :

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d'aménagement et d'accessibilité des bornes de recharge et de leur environnement immédiat. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement entend garantir l'accessibilité des personnes en situation de handicap et personnes à mobilité réduite aux équipements environnants les emplacements dimensionnés, pré-équipés ou équipés pour accueillir des bornes de recharge électrique.

Le dimensionnement des places est insuffisant pour garantir l'accessibilité dans l'acheminement et le cheminement de ces personnes qui comprend également l'accès facilité aux parcmètres et autres systèmes à proximité de l'emplacement. Cet aménagement doit permettre à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle.

A l'instar du 2° de l'article 1<sup>er</sup> du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics concernant les places handicapées réservées, un décret doit préciser les conditions d'aménagement des emplacements équipés ou pré-équipés et non-réservés aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1539

présenté par

Mme Do

-----

#### ARTICLE 9

À la première phrase de l'alinéa 43, après le mot : « les »,

substituer aux mots :

« informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible »,

les mots :

« données statiques et dynamiques concernant les taxis disponibles ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement rédactionnel vise à remplacer la formulation ici utilisée par les termes précis utilisés dans le présent projet de loi concernant l'ouverture des données.

Il apparaît que l'utilisation de l'expression « données statiques et dynamiques », plutôt que des « informations relatives à la localisation en temps réel » permet donc d'assurer la cohérence globale du texte.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1546

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron, Mme Thillaye et M. Haury

-----

#### ARTICLE 10

I. – À l'alinéa 3, après le mot : « personnes »,

substituer au mot :

« handicapées »,

les mots :

« en situation de handicap ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution aux alinéas 4, 6, 7 et 9.

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement rédactionnel entend utiliser un vocabulaire adapté et précis pour traduire les situations variées que connaissent les personnes en situation de handicap. En effet, le handicap ne survient que lorsque l'environnement n'est pas adapté et qu'il place la personne « en situation de handicap ». En outre, cette formulation est utilisée dans le code de l'éducation ou encore le code du travail.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Tombé

### AMENDEMENT

N ° CD1549

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron et Mme Thillaye

-----

#### ARTICLE 15 BIS A

A l'alinéa 4, remplacer le mot : « bus », par les mots : « transports publics collectifs ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à adapter la possibilité existante en agglomération pour les bus, taxis et véhicules de covoiturage de se voir réserver une voie aux conditions particulières des autoroutes et voies expresses.

En effet, cet article ouvre la possibilité aux bus, taxis ou véhicules de covoiturages de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes et routes expresses à certains moments pour diminuer le trafic. Il se calque ainsi sur la pratique en ville qui prévoit cette possibilité. Cependant, la formulation actuelle n'est pas adaptée aux autoroutes et voies expresses qui permettent la circulation des autocars (transports collectifs de personnes assises) mais non des bus (transports collectifs en ville dans lesquels la station debout est permise).

Cet amendement permet donc de remplacer le terme « bus », inadapté dans sa situation, par la mention plus large des « transports publics collectifs » qui englobe les services non urbains, les transports scolaires etc.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1551

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 22**

Après l'alinéa 22, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque des aménagements cyclables permettent d'accéder au pôle d'échange multimodal, le nombre d'emplacements sécurisés pour les vélos dans ce pôle ou aux abords de celui-ci ne peut être inférieur à un nombre fixé par décret, au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à prévoir que lorsque des aménagements cyclables existent pour accéder à un pôle d'échange multimodal, ce dernier doit être équipé d'un nombre minimal d'emplacements sécurisés pour les vélos.

Cet article prévoit en effet que la commune d'implantation du pôle ou l'autorité organisatrice de la mobilité invite les collectivités territoriales et propriétaires d'emprises et installations dans ce pôle à se prononcer sur la nécessité de la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos. De ce fait, il est possible que ces acteurs décident de l'absence de nécessité de ces emplacements.

Aussi, cet amendement permet de garantir un nombre minimal d'emplacements sécurisés, dès lors que ce pôle est accessible aux vélos du fait d'aménagements prévus à cet effet.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

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

**Adopté****AMENDEMENT****N ° CD1554**

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

**ARTICLE 22**

À la deuxième phrase de l'alinéa 27, après le mot :

« nombre »,

insérer le mot :

« minimal ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à insérer un nombre minimal d'emplacements pour le transport des vélos non démontés dans les trains destinés au service de voyageurs en dehors des services urbains.

A l'instar des dispositions relatives au transport en bus, il est nécessaire que les matériels neufs ou rénovés affectés au service ferroviaire soient accessibles aux vélos. S'il est entendu que les services urbains, par la densité des voyageurs, ne permettent pas de définir un minimum d'emplacements destinés au transport de vélos, il est nécessaire qu'en dehors de cette zone l'obligation soit précisée.

Les dispositions du présent article prévoit que les bus doivent accueillir au minimum 5 emplacements pour les vélos non démontés. Les caractéristiques du train, et notamment sa taille, permettent de réserver de l'espace pour ces emplacements. Aussi, il est proposé ici que le décret définisse un nombre minimal d'emplacements pour le transport en train de vélos non démontés.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1594

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

#### ARTICLE 22

À l'alinéa 29, substituer au mot :

« bus »

les mots :

« transports publics collectifs ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à étendre les catégories de véhicules de transport collectif de personnes concernés par une obligation de places dédiées au transport de vélos.

Il s'agit d'une part d'assurer une certaine cohérence dans la section, dont la dénomination mentionne les bus et l'article unique fait quant à lui référence aux cars.

D'autre part, la notion plus large de « transports publics collectifs » permet de rendre obligatoire la mise à disposition d'emplacements pour les vélos, en dehors des zones urbaines, dans les cars, qui sont des transports collectifs de personnes assises, et dans les bus, qui sont des transports collectifs dans lesquels la station debout est permise.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

**Adopté**

### **AMENDEMENT**

**N ° CD1606 (Rect)**

présenté par

Mme Do

-----

#### **ARTICLE 22**

À l'alinéa 29, substituer au mot :

« bus »

le mot :

« autocars ».

#### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement de repli vise à assurer une cohérence dans la présente section. En effet, si le terme de « bus » est choisi pour la dénomination de la section, c'est celui d' « autocar » qui est utilisé dans l'article unique composant cette section.

Il apparaît que l'obligation faite audit article prévoit la mise à disposition d'emplacements pour les vélos dans les autocars. En effet, les cars sont des transports collectifs de personnes assises tandis que les bus sont des transports collectifs en ville dans lesquels la station debout est permise.

En tenant compte de la difficulté de prévoir des emplacements pour vélos dans les transports collectifs de personnes en milieu urbain, il est plus adapté de modifier la dénomination de la présente section.



# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1607

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove et  
Mme Piron

-----

#### ARTICLE 22

À l'alinéa 31, substituer au mot :

« cars »

les mots :

« transports publics collectifs ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à étendre les catégories de véhicules de transport collectif de personnes concernés par une obligation de places dédiées au transport de vélos.

Il s'agit d'une part d'assurer une certaine cohérence dans la présente section, dont la dénomination mentionne les bus et l'article unique fait quant à lui référence aux cars.

D'autre part, la notion plus large de « transports publics collectifs » permet de rendre obligatoire la mise à disposition d'emplacements pour les vélos, en dehors des zones urbaines, dans les cars, qui sont des transports collectifs de personnes assises, et dans les bus, qui sont des transports collectifs dans lesquels la station debout est permise.

# ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

---

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

Retiré

### AMENDEMENT

N° CD1611

présenté par

Mme Do, M. Cabaré, Mme Gipson, Mme Romeiro Dias, Mme De Temmerman, M. Cazenove,  
Mme Piron, M. Holroyd, Mme Thillaye et Mme Pompili

-----

#### ARTICLE 26

A l'alinéa 3, après le mot :

« personnel »,

insérer les mots :

« , ou mis à disposition par un dispositif de libre-service, ».

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à faire entrer dans le forfait mobilités durables les trajets réalisés avec un vélo provenant d'un réseau en libre accès, mode de déplacement de plus en plus plébiscité notamment en centre urbain.

Dans sa rédaction telle qu'issue du présent projet de loi, l'article réserve le forfait mobilités durables aux seuls salariés propriétaires de leur cycle ou cycle électrique.

Le développement des stations de vélos en libre-service dans les zones urbaines propose une solution alternative, économique et durable au transport en voiture. De ce fait, il apparaît pertinent d'inclure le recours à ce mode de déplacement dans le forfait mobilités durables, dans des conditions qui pourront être définies au décret visé au même alinéa.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 3116

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 4**

À la deuxième phrase de l'alinéa 18, après le mot :

« employeurs »,

insérer les mots :

« , des associations compétentes en matière de prévention des risques routiers, parmi les partenaires de la délégation à la sécurité routière ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ajouter les associations de prévention des risques routiers parmi les acteurs du comité des partenaires.

Ce comité est créé par chaque autorité organisatrice de la mobilité pour réunir les partenaires qui vont être consultés sur l'offre de mobilité, la politique tarifaire, la qualité des services ou encore l'adoption du document de planification.

Dans l'évolution des modes de transport et de l'offre de mobilité, il sera nécessaire de prendre en compte les problématiques de sécurité routière. Afin que ce développement réponde aux principes de sécurité routière, la participation des associations compétentes et reconnues comme partenaires

de la Délégation à la Sécurité Routière aux réflexions communes entre les autorités organisatrices de la mobilité et les comités des partenaires paraît donc indispensable.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 3185

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 5**

Compléter l'alinéa 36 par les mots :

« et, après le mot : « encourager » sont insérés les mots : « le télétravail, ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à promouvoir le télétravail comme alternative au déplacement en voiture particulière.

Chaque entreprise de plus de 100 salariés doit établir, en vertu de la loi transition énergétique pour la croissance verte de 2015, un plan de mobilité employeur qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise ainsi que diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Lorsque le secteur des transports représente à lui seul près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre et que la première cause de mortalité au travail sont les accidents de la route, il est primordial d'inciter à la pratique du télétravail.

Aussi, cet amendement permet d'encourager au travers du plan de mobilité employeurs, non seulement l'utilisation des transports en commun, le recours au covoiturage, mais également le télétravail.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 3193

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 5**

Après l'alinéa 36, insérer les deux alinéas suivants :

« c) Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'entreprise qui ne respecte pas l'obligation prévue au II peut se voir infliger une sanction pécuniaire dont le montant et les modalités sont définies par décret. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à rendre plus coercitive la mesure selon laquelle les entreprises de plus de 100 salariés établissent un plan de mobilité employeur.

La loi transition énergétique pour la croissance verte de 2015 rend obligatoire pour ces entreprises, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, la publication d'un plan de mobilité visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise ainsi que diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Ce document présente un fort intérêt puisqu'il poursuit les mêmes objectifs, à l'échelle de l'entreprise, que le projet de loi d'Orientation des mobilités. Il permet en effet de développer les mobilités actives et alternatives, aux entreprises de réaliser des économies mais également de concourir à l'amélioration de la qualité de vie des collaborateurs.

Cette obligation est toutefois encore peu mise en œuvre par les entreprises, dont la force coercitive réside dans une absence de soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Aussi, il apparaît primordial de fixer une sanction pécuniaire applicable en cas de non-respect de cette obligation d'établir un plan de mobilité employeur.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

**AMENDEMENT**

N ° 3197

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 15 BIS B**

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« , dans la limite de 90 km/h hors agglomération et en l'absence de séparateur central. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à limiter la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales hors agglomération et lorsque celles-ci ne disposent pas de séparateur central à 90km/h.

Le projet de loi d'Orientation des mobilités prévoit de laisser la possibilité au président du conseil départemental, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, de rehausser la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales.

Aussi, il apparaît important de préciser que cette vitesse ne peut excéder 90 km/h afin de préserver une exigence de sécurité.



**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 3130

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 19**

À l'alinéa 11, substituer au mot :

« conducteurs »

le mot :

« chauffeurs ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement entend assurer la cohérence globale du présent article.

L'utilisation du terme « chauffeurs » plutôt que celui de « conducteurs » correspond davantage à la situation professionnelle de ces derniers précisée par la formule « répondant à une condition d'honorabilité professionnelle ».

En outre, cette modification assurerait un parallélisme rédactionnel entre les articles L. 3123-1 et L. 3123-2 du code des transports.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

**Adopté****AMENDEMENT**

N° 3175

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 21 A, insérer l'article suivant:**

Après le deuxième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sur décision de l'autorité administrative, le droit visé à l'alinéa précédent peut exceptionnellement être restreint afin de préserver la biodiversité. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement entend permettre aux autorités administratives de limiter le droit d'usage de la servitude dite de marchepied pour préserver la biodiversité fragile.

La servitude de marchepied garantit un accès au gestionnaire de cours d'eau ou de lac, des pêcheurs et des piétons aux berges d'un cours d'eau ou lac domanial. Une fréquentation importante, notamment piétonne, peut altérer la richesse de la faune et de la flore présente.

Dès lors, il paraît opportun que la servitude puisse être, de façon exceptionnelle, restreinte aux seuls gestionnaires du cours d'eau ou du lac, et le cas échéant aux pêcheurs, pour répondre à des exigences de préservation de la biodiversité dans ces zones parfois non-aménagées.

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 3181

présenté par

Mme Do

-----

**ARTICLE 21**

À l'alinéa 2, après le mot :

« circulation »,

insérer les mots :

« et le stationnement ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à élargir les compétences du maire s'agissant des règles dérogatoires applicables aux engins de déplacement personnel.

Ces derniers connaissent depuis peu une multiplication importante en zone urbaine. De ce fait, cet article prévoit que, par arrêté motivé et dans des conditions fixées par décret, le maire peut déroger au code de la route s'agissant de la circulation des engins de déplacement personnel.

Dans ces conditions, il paraît opportun que cette compétence soit élargie au stationnement de ces engins afin que celui-ci soit adapté aux spécificités des communes.