



Michel Vialay
Député

2019



AMENDEMENTS
DONT
JE SUIS COSIGNATAIRE

2019	2
AMENDEMENTS COSIGNÉS – JANVIER 2019	5
TEXTE N°1598 « Pour une école vraiment inclusive ».....	5
TEXTE N°1481 « Pour une école de la confiance »	6
TEXTE N° 1593 « Délai d'intervention du juge des libertés et de la détention en rétention administrative à mayotte ».....	10
TEXTE N°1600 « Prévention et sanction des violences lors des manifestations ».....	11
TEXTE N°1482 « Office français de la biodiversité - application du cinquième alinéa de l'article 13 de la constitution »	13
TEXTE N°1548 « Programmation 2018-2022 et réforme de la justice »	24
AMENDEMENTS COSIGNÉS – FÉVRIER 2019	31
TEXTE N° 1561 Protéger la population des dangers de la malbouffe.....	31
TEXTE N°1629 « Pour une école de la confiance »	38
TEXTE N°1558 « Référendums d'initiative citoyenne »	41
TEXTE N°1629 « Pour une école de la confiance »	41
AMENDEMENTS COSIGNÉS – MARS 2019	75
TEXTE N°1649 « Services départementaux d'incendie et de secours et profession de sapeur-pompier »	75
TEXTE N°1772 « Droit de résiliation sans frais de contrats de complémentaire santé »...	77
TEXTE N°1649 « Services départementaux d'incendie et de secours et profession de sapeur-pompier »	79
TEXTE N°1767 « Organisation et transformation du système de santé »	80
TEXTE N°1761 « Croissance et transformation des entreprises »	143
TEXTE N°1662 « Agence nationale de la cohésion des territoires ».....	153
TEXTE N°1673 « Croissance et transformation des entreprises »	157
AMENDEMENTS COSIGNÉS – AVRIL 2019	161
TEXTE N°1802 « transformation de la fonction publique »	162
TEXTE N°1813 « création du Centre national de la musique »	167
TEXTE N°1838 « Taxe sur les services numériques »	169
TEXTE N°1832 « Intérêts de la défense et sécurité nationale dans l'exploitation des réseaux radioélectriques mobiles ».....	171
AMENDEMENTS COSIGNÉS – MAI 2019	173
TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »	173
TEXTE N°1955 « Modification du règlement de l'assemblée nationale ».....	187
TEXTE N°1924 « Transformation de la fonction publique »	192
TEXTE N°1939 « Agence nationale de la cohésion des territoires ».....	200

TEXTE N°1918 « Restauration de notre-dame de paris »	203
TEXTE N°1150 « Jeunes majeurs vulnérables »	203
AMENDEMENTS COSIGNÉS – JUIN 2019	205
TEXTE N°2073 « Restauration de notre-dame de paris »	205
TEXTE N°2063 « Énergie et climat »	207
TEXTE N°1933 « Sécurité intérieure »	211
TEXTE N°1908 « Énergie et climat »	212
TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »	215
TEXTE N°1933 « Sécurité intérieure »	218
TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »	219
TEXTE N°1908 « Énergie et climat »	256
AMENDEMENTS COSIGNÉS – JUILLET 2019	302
TEXTE N°2142 « Modernisation de la distribution de la presse »	302
TEXTE N°2073 « Restauration de notre-dame de paris »	303
AMENDEMENTS COSIGNÉS – AOUT 2019	306
TEXTE N°3822 « Prorogation de l'état d'urgence sanitaire »	306
TEXTE N°3797 « Respect des principes de la république »	307
TEXTE N°3791 « Lutte contre la maltraitance animale »	321
TEXTE N°3739 « Prorogation de l'état d'urgence sanitaire »	321
TEXTE N°3642 « Projet de loi de finances pour 2021 »	322
TEXTE N°3637 « Justice pénale des mineurs »	328
AMENDEMENTS COSIGNÉS – SEPTEMBRE 2019	333
TEXTE N°2243 « Bioéthique »	333
TEXTE N°2208 « Disposition du droit électoral »	336
TEXTE N°2206 « Mobilités »	337
AMENDEMENTS COSIGNÉS – OCTOBRE 2019	385
TEXTE N°2243 « Bioéthique »	385
TEXTE N°2208 « Diverses dispositions du droit électoral »	389
TEXTE N°2206 « Diverses dispositions du droit électoral »	390
AMENDEMENTS COSIGNÉS – NOVEMBRE 2019	437
TEXTE N°2416 « Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 »	437
TEXTE N°2401 « Engagement dans la vie locale et proximité de l'action publique »	438
TEXTE N°2272 « Projet de loi de finances pour 2020 »	443
AMENDEMENTS COSIGNÉS – DÉCEMBRE 2019	465
TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »	466
TEXTE N°2493 « Projet de loi de finances pour 2020 »	470
TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »	472

TEXTE N°2493 « Projet de loi de finances pour 2020 »	480
TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »	480

AMENDEMENTS COSIGNÉS — JANVIER 2019

TEXTE N°1598 « Pour une école vraiment inclusive »

Amendement N° 28 au texte N° 1598 - Article 3 (Adopté)

Cet amendement du Groupe les Républicains prévoit que le représentant de la collectivité territoriale compétente puisse être associé à l'équipe de suivi de la scolarisation de l'élève en situation de handicap. Les collectivités territoriales jouent un rôle important dans la prise en charge des enfants en situation de handicap notamment par leur rôle en matière d'accessibilité. La présence d'un représentant peut donc être bénéfique pour assurer une bonne prise en charge de l'élève.

Amendement N° 27 au texte N° 1598 - Après l'article 2 (Retiré avant séance)

Cet amendement du Groupe les Républicains propose une mesure de bon sens prévoyant que les AESH aient la possibilité de passer le BAFA afin d'étoffer leurs compétences. Cette formation est une possibilité qui leur est offerte. Il ne s'agit en rien d'une obligation préparant de contraindre l'exercice de leurs missions. Si l'inclusion passe par l'école, elle se construit aussi dans l'ensemble de la vie sociale de l'enfant. Les temps périscolaires tiennent une place qui peut être centrale.

Amendement N° 30 au texte N° 1598 - Après l'article 6 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains ouvre la possibilité aux écoles hors contrat de recruter des AESH. Actuellement, les écoles hors contrats ne sont pas éligibles au dispositif des AESH/AVS. Or, aujourd'hui le constat est clair : beaucoup de ces établissements accueillent des élèves en situation de handicap. La réalité de cette situation nous oblige donc à leur ouvrir cette possibilité, y compris afin de veiller à la bonne qualité de l'accompagnement.

Amendement N° 31 au texte N° 1598 - Titre (Rejeté)

Pour le Groupe les Républicains, l'école de la République ne saurait être qualifiée par des adjectifs complémentaires qui, le plus souvent, tente de masquer des failles pourtant bien réelles.

Amendement N° 29 au texte N° 1598 - Après l'article 3 (Rejeté)

Cet amendement du groupe les Républicains prévoit la création du « parcours éducatif personnalisé » dont chaque enfant en situation de handicap devra désormais bénéficier. Il s'agit d'un dispositif ambitieux, présent dans la proposition de loi relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap présentée le 11 octobre 2018 par le groupe les Républicains, qui s'inspire du modèle des parcours éducatifs spécialisés mais individualisés pour chaque élève en situation de handicap.

[Amendement N° 25 au texte N° 1598 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le 11 octobre dernier, le Groupe les Républicains a défendu une proposition de loi relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Chacun sait le sort funeste que les députés de la Majorité ont réservé à ce texte pourtant bénéfique à notre pays.

[Amendement N° 24 au texte N° 1598 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le 11 octobre dernier, le Groupe les Républicains a défendu une proposition de loi relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Chacun sait le sort funeste que les députés de la Majorité ont réservé à ce texte pourtant bénéfique à notre pays. Le présent amendement s'inscrit dans la continuité de cette proposition de loi et prévoit la création d'un statut « d'accompagnant à l'inclusion scolaire ». Il ne s'agit pas de créer un énième statut mais bien de remplacer tous les autres afin de redonner de la clarté et d'effacer les contraintes néfastes que porte le système actuel.

TEXTE N°1481 « Pour une école de la confiance »

[Amendement N° AC55 au texte N° 1481 - Après l'article 16 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend la proposition de loi de Patrick HETZEL visant à garantir la liberté d'étudier dans les établissements d'enseignement supérieur. Les universités sont en effet trop souvent victimes de blocages par une minorité d'étudiants politisés. Ces blocages empêchent les étudiants d'accéder aux enseignements et ainsi aux lumières que nos universités peuvent s'enorgueillir de transmettre. Ces actions, parfois violentes, empêchent souvent la tenue d'examens pour lesquels les étudiants se sont durement préparés. C'est une injustice inacceptable que nous ne pouvons plus autoriser.

[Amendement N° AC50 au texte N° 1481 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement de repli vise également à permettre des expérimentations plus approfondies sur l'école du socle. Sans aller jusqu'à regrouper au sein d'un même établissement des classes du primaire avec des classes du collège, il

propose de favoriser les initiatives permettant un rapprochement entre les établissements du premier degré et ceux du second degré.

Amendement N° AC143 au texte N° 1481 - Après l'article 6 (Non soutenu)

Il est important de revaloriser la fonction de directeur d'école et de leur apporter la reconnaissance qu'ils attendent. Cet amendement propose donc que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'opportunité de créer un statut des directeurs d'école. L'été dernier, la mission flash sur les directeurs d'école que j'ai conduite proposait de professionnaliser cette fonction en créant un véritable statut de directeur d'école, avec un recrutement par concours ou une validation des acquis de l'expérience pour les directeurs déjà en poste ainsi qu'une formation initiale et continue.

Amendement N° AC49 au texte N° 1481 - Article 8 (Non soutenu)

Cet amendement a pour objet de permettre des expérimentations plus approfondies sur l'école du socle, c'est à dire l'école allant de la maternelle à la fin du collège. Il s'agit de permettre de regrouper au sein d'un même établissement des classes du primaire avec des classes du collège afin de favoriser une meilleure articulation entre les différents niveaux. L'idée est d'instaurer un continuum du primaire au collège afin de décroiser les enseignements. De nombreuses initiatives existent déjà et ont su démontrer l'intérêt de tels rapprochement.

Amendement N° AC43 au texte N° 1481 - Après l'article 12 (Rejeté)

Les derniers chiffres des enquêtes Timms, Pisa et Pirls révèlent que la maîtrise des fondamentaux par les élèves français est non seulement très insuffisante mais également très inquiétante pour l'avenir de ces derniers. Le Ministre de l'éducation nationale actuel a déclaré mettre une priorité sur l'apprentissage des savoirs fondamentaux : lire, écrire, compter. Ainsi, quatre circulaires sont parues en avril 2018 pour renforcer l'apprentissage de ces matières et mieux accompagner les enseignants.

Amendement N° AC44 au texte N° 1481 - Après l'article 9 (Rejeté)

Pour la rentrée 2018-2019, 1117 postes n'ont pas été pourvus dans l'Éducation nationale. Ainsi, pour cette même année les professeurs de mathématiques manquent. Au CAPES externe de mathématique, il n'y a eu que 1068 reçus pour 1183 postes. Le secteur public de l'éducation nationale, qui est pourtant central et élémentaire dans la vie et l'évolution des Français vit une véritable crise avec de moins en moins de personnes intéressées par ces parcours professionnels. Le constat est alarmant : le métier d'enseignant n'attire plus.

[Amendement N° AC57 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il prévoit la création d'un statut « d'aidant à l'inclusion scolaire ». Ces aidants doivent suivre une formation, pour les accompagnants actuels, ils pourront demander une reconnaissance facilitée de leurs qualifications ou une validation de l'expérience acquise. La spécificité actuelle du statut qui implique que les accompagnants aient à effectuer deux contrats à durée déterminée (CDD) avant de pouvoir obtenir un contrat à durée indéterminée (CDI) est supprimée.

[Amendement N° AC60 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il prévoit la création du « parcours éducatif spécialisé » dont chaque enfant en situation de handicap devra désormais bénéficier. Il prévoit de réunir l'ensemble des acteurs (l'élève, ses parents, les services du ministère de l'éducation, les collectivités territoriales et, le cas échéant, les associations présentes sur le territoire) afin que ceux-ci déterminent l'articulation entre les différentes structures qui prennent en charge l'enfant en situation de handicap, en milieu scolaire, périscolaire et extrascolaire.

[Amendement N° AC58 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il a vocation à créer une véritable formation, reconnue par l'État, pour les aidants à l'inclusion scolaire. Ainsi, les aidants auront tous le même statut avec des différenciations par diplôme en fonction de leurs spécialisations, des handicaps ou encore du niveau d'encadrement qu'ils savent gérer (tant en fonction du nombre d'élèves qu'en fonction de la lourdeur des handicaps).

[Amendement N° AC59 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il vise à ce que les demandes déposées auprès des MDPH soient traitées dans un délai maximal de deux mois et opposables dès le premier jour de scolarité de l'enfant. Il s'agit d'une mesure contraignante mais nécessaire au regard de l'urgence de chaque situation et de l'angoisse des familles qui ont besoin de réactivité pour construire le quotidien de leur enfant et qui trop souvent connaissent des périodes de « carences » inacceptables.

[Amendement N° AC62 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il a vocation à créer une véritable formation, reconnue par l'État, pour les aidants à l'inclusion scolaire. Ainsi, les aidants auront tous le même statut avec des différenciations par diplôme en fonction de leurs spécialisations, des handicaps ou encore du niveau d'encadrement qu'ils savent gérer (tant en fonction du nombre d'élèves qu'en fonction de la lourdeur des handicaps).

[Amendement N° AC63 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il vise à ce que les demandes déposées auprès des MDPH soient traitées dans un délai maximal de deux mois et opposables dès le premier jour de scolarité de l'enfant. Il s'agit d'une mesure contraignante mais nécessaire au regard de l'urgence de chaque situation et de l'angoisse des familles qui ont besoin de réactivité pour construire le quotidien de leur enfant et qui trop souvent connaissent des périodes de « carences » inacceptables.

[Amendement N° AC64 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il prévoit la création du « parcours éducatif spécialisé » dont chaque enfant en situation de handicap devra désormais bénéficier. Il prévoit de réunir l'ensemble des acteurs (l'élève, ses parents, les services du ministère de l'éducation, les collectivités territoriales et, le cas échéant, les associations présentes sur le territoire) afin que ceux-ci déterminent l'articulation entre les différentes structures qui prennent en charge l'enfant en situation de handicap, en milieu scolaire, périscolaire et extrascolaire.

[Amendement N° AC61 au texte N° 1481 - Après l'article 5 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il prévoit la création d'un statut « d'aidant à l'inclusion scolaire ». Ces aidants doivent suivre une formation, pour les accompagnants actuels, ils pourront demander une reconnaissance facilitée de leurs qualifications ou une validation de l'expérience acquise.

[Amendement N° AC47 au texte N° 1481 - Après l'article 14 \(Rejeté\)](#)

Selon un rapport de la Cour des comptes en date du 8 mars 2017, tous les ans, un collégien ou lycéen perd vingt-neuf heures de cours en moyenne. Ce même rapport indique que dans le primaire, c'est deux jours et demi de classe par an

qui ne sont pas assurés en raison de congés maladie, réunions ou formations. Si 97 % des absences de longue durée sont remplacées, ce n'est le cas que de 38 % de celles de moins de quinze jours.

Amendement N° AC46 au texte N° 1481 - Après l'article 12 (Rejeté)

Il s'agit d'un amendement de repli. Le gouvernement a décidé de modifier le cadre dans lequel s'effectue la formation des futurs enseignants. Afin d'optimiser la formation de ces derniers et de leur garantir les connaissances les plus complètes, cet amendement a pour objectif de créer le cadre d'un tutorat entre les anciens enseignants et les futurs. Cette disposition doit permettre aux futurs professeurs de pouvoir apprendre le métier auprès de professionnels aguerris mais également de disposer d'un référent qui les accompagnera. Ainsi, cet amendement garantit la meilleure insertion professionnelle possible aux futurs professeurs et ce, au bénéfice des élèves.

TEXTE N° 1593 « Délai d'intervention du juge des libertés et de la détention en rétention administrative à mayotte »

Amendement N° 8 au texte N° 1593 - Après l'article 1er (Rejeté)

La présente proposition de loi vise à adapter la législation à Mayotte pour tenir compte de l'exceptionnelle situation au regard de l'immigration clandestine et de ses conséquences, en modifiant un dispositif prescrit par la loi n° 2018-778 du 10 septembre 2018 pour une immigration maîtrisée, un droit d'asile effectif et une intégration réussie. Pour être efficace en matière de lutte contre l'immigration clandestine, les adaptations législatives doivent être abordées de façon globale, notamment celles qui limitent le détournement massif de la réglementation.

Amendement N° 10 au texte N° 1593 - Après l'article 1er (Rejeté)

La présente proposition de loi vise à adapter la législation à Mayotte pour tenir compte de l'exceptionnelle situation au regard de l'immigration clandestine et de ses conséquences, en modifiant un dispositif prescrit par la loi n° 2018-778 du 10 septembre 2018 pour une immigration maîtrisée, un droit d'asile effectif et une intégration réussie. Pour être efficace en matière de lutte contre l'immigration clandestine, les adaptations législatives doivent être abordées de façon globale, notamment celles qui limitent le détournement massif de la réglementation.

Amendement N° 6 au texte N° 1593 - Après l'article 1er (Rejeté)

La présente proposition de loi vise à adapter la législation à Mayotte pour tenir compte de l'exceptionnelle situation au regard de l'immigration clandestine et de ses conséquences, en modifiant un dispositif prescrit par la loi n° 2018-778 du 10 septembre 2018 pour une immigration maîtrisée, un droit d'asile effectif et une intégration réussie. Pour être efficace en matière de lutte contre l'immigration clandestine, les adaptations législatives doivent être abordées de façon globale, notamment celles qui limitent le détournement massif de la réglementation.

[Amendement N° 9 au texte N° 1593 - Après l'article 1er \(Rejeté\)](#)

La présente proposition de loi vise à adapter la législation à Mayotte pour tenir compte de l'exceptionnelle situation au regard de l'immigration clandestine et de ses conséquences, en modifiant un dispositif prescrit par la loi n° 2018-778 du 10 septembre 2018 pour une immigration maîtrisée, un droit d'asile effectif et une intégration réussie. Pour être efficace en matière de lutte contre l'immigration clandestine, les adaptations législatives doivent être abordées de façon globale, notamment celles qui limitent le détournement massif de la réglementation.

TEXTE N°1600 « Prévention et sanction des violences lors des manifestations »

[Amendement N° 12 au texte N° 1600 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir l'article 3 dans la rédaction du Sénat afin de constituer, dans le respect des libertés publiques, un fichier de personnes interdites de manifestations. Rédiger ainsi cet article :« La section 1 du chapitre 1er du titre 1er du livre II du code de la sécurité intérieure est complétée par un article L. 211-4-2 ainsi rédigé :« Art. L. 211-4-2.

[Amendement N° 17 au texte N° 1600 - Article 6 \(Non soutenu\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir l'alinéa 3 de l'article 6 dans la rédaction du Sénat. Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :« La liste de ces lieux peut être modifiée par le juge de l'application des peines, dans les conditions fixées par le code de procédure pénale. »

[Amendement N° 152 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis \(Rejeté\)](#)

Le code pénal prévoit que l'agression d'un militaire de la gendarmerie nationale ou d'un fonctionnaire de la police nationale avec incapacité de travail supérieure à huit jours est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000

euros d'amende. Cet amendement porté par les députés du Groupe les Républicains propose d'instaurer des peines planchers, c'est-à-dire une peine minimale, pour les violences ayant entraîné une incapacité de travail supérieure à huit jours commises sur toute personne dépositaire de l'autorité publique.

[Amendement N° 99 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis \(Rejeté\)](#)

Les mois de mars et avril 2018 ont vu se succéder dans les universités un grand nombre de « blocages », « grèves étudiantes », occupations et autres dégradations, décidées en « assemblées générales » dont le développement des réseaux sociaux et des vidéos amateurs permettent de constater chaque jour le peu de représentativité et la violence à l'encontre des étudiants qui refusent ces atteintes à leur liberté d'étudier.

[Amendement N° 16 au texte N° 1600 - Article 5 \(Non soutenu\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir l'article 5 dans la rédaction du Sénat afin de pénaliser le fait de détenir ou de faire usage, sans motif légitime, de fusées d'artifice ou de détenir toute arme par destination.

[Amendement N° 150 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis \(Rejeté\)](#)

Le code pénal prévoit que l'agression d'un militaire de la gendarmerie nationale ou d'un fonctionnaire de la police nationale avec incapacité de travail supérieure à huit jours est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. Cet amendement porté par les députés du Groupe les Républicains propose de porter les peines à sept ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende lorsque cette infraction est commise au cours d'une manifestation.

[Amendement N° 149 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis \(Rejeté\)](#)

Le code pénal prévoit que les violences ayant entraîné une incapacité de travail inférieure ou égale à huit jours ou n'ayant entraîné aucune incapacité de travail sont punies de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende lorsqu'elles sont commises sur un militaire de la gendarmerie nationale ou un fonctionnaire de la police, entre autres. Cet amendement porté par les députés du Groupe les Républicains prévoit que les peines encourues seront portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende lorsqu'elles sont commises au cours d'une manifestation.

[Amendement N° 10 au texte N° 1600 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir l'article 7 dans la rédaction du Sénat. Rédiger ainsi l'alinéa 2 :« L'État peut exercer une action récursoire contre les personnes ayant participé à tout attroupement ou rassemblement armé ou non armé, lorsque leur responsabilité pénale a été reconnue par une décision de condamnation devenue définitive. »

Amendement N° 151 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis (Rejeté)

Les violences ayant entraîné une incapacité de travail inférieure ou égale à huit jours ou n'ayant entraîné aucune incapacité de travail sont punies de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende lorsqu'elles sont commises, entre autres, sur un policier ou un gendarme. Cet amendement porté par les députés du Groupe les Républicains propose d'instaurer des peines planchers, c'est-à-dire une peine minimale, pour les violences ayant entraîné une incapacité de travail inférieure ou égale à huit jours commises sur toute personne dépositaire de l'autorité publique.

Amendement N° 14 au texte N° 1600 - Après l'article 6 bis (Non soutenu)

Cet amendement vise à établir des peines minimales de privation de liberté pour l'ensemble des crimes et pour les délits commis à l'encontre des forces de l'ordre punis d'au moins trois ans d'emprisonnement. La possibilité de dérogation est, par contre, supprimée afin de renforcer l'efficacité du dispositif. De même, ces seuils sont applicables dès la première comparution et non plus seulement en cas de récidive. Ces peines minimales sont fixées selon une gradation claire et cohérente, proportionnée à la peine prévue pour l'infraction et donc à la gravité qu'elle revêt aux yeux du législateur.

TEXTE N°1482 « Office français de la biodiversité - application du cinquième alinéa de l'article 13 de la constitution »

Amendement N° 75 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

L'alinéa 8 de l'article 3 prévoit que la fédération nationale de chasseurs conduit des actions qui concourent directement à la protection de la biodiversité ou apporte un soutien financier à leur réalisation, en y consacrant un financement au moins égal à un montant fixé par voie réglementaire, et qui ne peut être inférieur à cinq euros par chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année. Il convient de préciser par cet amendement que la fédération garde la maîtrise des actions qu'elle souhaite financer en faveur de la biodiversité.

Amendement N° 88 rectifié au texte N° 1482 - Article 1er (Tombe)

L'AFB-ONCFS étant une structure nationale, il est important que les parlementaires soient représentés au sein de son Conseil d'administration, ce qui a été introduit lors de l'examen en commission. Afin d'assurer une représentation de l'opposition, il convient de préciser à travers cet amendement la présence de deux députés et deux sénateurs.

Amendement N° 157 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à préciser la représentation des chasseurs et des pêcheurs au sein du conseil d'administration de l'Office Français de la Biodiversité. La Fédération Nationale des Chasseurs est l'instance officielle qui représente 1,1 million de chasseurs. La Fédération Nationale de la Pêche regroupe 3900 associations locales (AAPMA) et représente 1,4 millions de pêcheurs. Ces deux organismes sont donc les plus légitimes pour siéger au conseil d'administration du nouvel organisme.

Amendement N° 57 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

L'article 3 prévoit, dans son I, les missions des fédérations départementales des chasseurs et une obligation de dépense d'un montant fixé par voie réglementaire mais qui ne peut être inférieur à 5 € par adhérent ayant validé un permis de chasser départemental dans l'année. Le II prévoit, quant à lui, les missions de la fédération nationale des chasseurs et une obligation de dépense d'un montant fixé par voie réglementaire mais qui ne peut être inférieur à 5 € par chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année.

Amendement N° 68 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

Le I de l'article 3 instaure une obligation de dépenses à la charge des fédérations départementales de chasseurs à hauteur de cinq euros minimum par chasseur ayant validé un permis de chasser départemental dans l'année au profit d'actions contribuant directement à la protection de la biodiversité. Ce montant minimal pourrait être revu par voie réglementaire. Il convient d'inscrire dans la loi le montant de cette éco-contribution. Il n'est en effet pas acceptable pour les fédérations départementales de se voir imposer une dépense qui pourrait évoluer du jour au lendemain par voie réglementaire sans qu'elles en aient la maîtrise.

Amendement N° 74 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

L'alinéa 4 de l'article 3 prévoit que les fédérations départementales de chasseurs conduisent des actions qui concourent directement à la protection de la biodiversité ou apportent un soutien financier à leur réalisation, en y

consacrant un financement au moins égal à un montant fixé par voie réglementaire, et qui ne peut être inférieur à cinq euros par chasseur ayant validé un permis de chasser départemental dans l'année.

Amendement N° 64 au texte N° 1482 - Article 10 (Rejeté)

Cet article prévoit une entrée en vigueur des dispositions relatives à la création du nouvel établissement issu de la fusion de l'AFB et de l'ONCFS dès la campagne cynégétique 2019-2020. Or, cela semble prématuré de penser qu'une telle fusion puisse se faire dans des délais aussi courts. Aussi, il est demandé à travers cet amendement de reporter d'un an l'application de l'ensemble des dispositions afin que la nouvelle structure puisse être réellement opérationnelle dès sa création.

Amendement N° 164 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

Dans l'hypothèse où l'obligation pour les fédérations départementales des chasseurs de consacrer au moins 5 euros par adhérent à des actions en faveur de la protection de la biodiversité était maintenue, cet amendement de repli vise à affirmer qu'elles décident elles-mêmes desdites actions. Cette précision permettra aux Fédérations de concevoir des mesures en lien avec la spécificité de leur territoire, en cohérence avec les actions déjà menées et en complémentarité avec les autres volets de leur travail.

Amendement N° 65 au texte N° 1482 - Article 10 (Rejeté)

Cet article prévoit une entrée en vigueur des dispositions relatives à la création du nouvel établissement issu de la fusion de l'AFB et de l'ONCFS dès la campagne cynégétique 2019-2020. Or, cela semble prématuré de penser qu'une telle fusion puisse se faire dans des délais aussi courts. Aussi, il est demandé à travers cet amendement de reporter de deux ans l'application de l'ensemble des dispositions afin que la nouvelle structure puisse être réellement opérationnelle dès sa création.

Amendement N° 76 rectifié au texte N° 1482 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les pertes des ressources consécutives à la réduction de la redevance nationale acquittée par les chasseurs seront compensées par la mobilisation du fonds de roulement de l'ONCSF et, assurément, cette opération ne pourra être reconduite deux années consécutives. Aussi, avant l'examen de la prochaine loi de finances, il conviendra d'avoir une connaissance précise des ressources à mobiliser pour financer la nouvelle structure. Le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les ressources du nouvel établissement, un an après sa création.

Amendement N° 163 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer l'obligation pour les fédérations départementales des chasseurs de consacrer au moins 5 euros par adhérent à des actions en faveur de la protection de la biodiversité. Cette ingérence dans la vie des fédérations départementales n'est pas acceptable. Elle crée une injuste suspicion sur leur travail et, au-delà, sur le rôle des chasseurs. Or, les fédérations départementales mènent des actions nombreuses pour la prévention des dégâts des gibiers, la régulation des espèces, la restauration des habitats sensibles.

Amendement N° 160 rectifié au texte N° 1482 - Après l'article 10 (Retiré)

La loi du 24 février 2017 relative à l'autoconsommation d'électricité dispose que les moulins à eau équipés par leurs propriétaires, par des tiers délégués ou des collectivités territoriales, pour produire de l'électricité bénéficient d'un assouplissement des règles concernant les ouvrages construits sur des cours d'eau identifiés comme assurant le transport des sédiments et la circulation de poissons migrateurs. Cette disposition est inscrite à l'article L214-18-1 du code de l'environnement. Or, la lecture de circulaires et des remontées concordantes du terrain montrent que l'esprit de la loi n'a pas été compris.

Amendement N° 58 au texte N° 1482 - Article 3 (Retiré)

Actuellement, les fédérations départementales des chasseurs n'ont pas à transmettre à l'ONCFS la liste des adhérents ayant validé leur permis de chasser. S'il n'était pas nécessaire de le faire auparavant, il n'y a aucune raison à ce que ces mêmes fédérations transmettent sans délai leur fichier de chasseurs. C'est pourquoi, le présent amendement propose de supprimer cette disposition.

Amendement N° 73 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

Le I de l'article 3 instaure une obligation de dépenses à la charge des fédérations départementales de chasseurs d'un montant minimum de cinq euros par chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année, au profit d'actions contribuant directement à la protection de la biodiversité, sans en préciser le tarif qui sera fixé par voie réglementaire. Aussi, il convient d'inscrire dans la loi que le montant de cette éco-contribution est négocié et qu'il ne pourra pas être supérieur à 5 euros afin de contrôler quelque peu le tarif.

Amendement N° 71 au texte N° 1482 - Article 3 (Rejeté)

Le I de l'article 3 instaure une obligation de dépenses à la charge des fédérations départementales de chasseurs d'un montant minimum de cinq euros par

chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année, au profit d'actions contribuant directement à la protection de la biodiversité., Il convient de prévoir dans la loi que le montant de cette éco-contribution ne pourra pas être supérieur à 5 euros afin de contrôler quelque peu le tarif qui sera fixé par l'État.

Amendement N° 79 au texte N° 1482 - Article 10 (Rejeté)

L'article 10 prévoit une entrée en vigueur au 1er janvier 2020 pour les dispositions créant le nouvel établissement, ou en lien avec cette création. Ce délai est trop court. Compte-tenu du calendrier parlementaire, on ne peut pas imposer un tel rythme de fusion pour les 2773 collaborateurs. De plus, le risque est grand pour que la structure ne soit pas fonctionnelle dès l'ouverture de la prochaine saison de chasse. L'objet du présent amendement est de reporter l'entrée en vigueur des dispositions créant cette nouvelle agence au 1er janvier 2021, cette date étant plus pragmatique.

Amendement N° 165 au texte N° 1482 - Article 3 (Retiré)

Cet amendement vise à supprimer l'obligation pour la Fédération Nationale des Chasseurs de consacrer au moins 5 euros par adhérent à des actions en faveur de la protection de la biodiversité. Cette ingérence dans la vie financière de la Fédération n'est pas acceptable. Elle fait fi de tout le travail réalisé de longue date pour l'environnement, la protection des milieux et la préservation des espèces.

Amendement N° 158 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

Le premier collège du conseil d'administration de l'Office Français de la Biodiversité concerne les représentants de l'État et des différents établissements publics nationaux. Il représentera au moins la moitié des sièges. Dans la mesure où l'instance de nomination, à savoir l'État, est unique, il est possible et souhaitable, de prévoir la parité femme-homme dans les désignations. En revanche, pour les autres collèges, qui seront plus petits et regrouperont des administrateurs venus d'horizons différents, la parité semble beaucoup plus difficile à imposer, sans porter atteinte au pouvoir de désignation des organismes membres.

Amendement N° 155 au texte N° 1482 - Article 1er (Tombe)

Le nouvel Office Français de la Biodiversité aura pour mission la communication, l'information, la sensibilisation du public sur les enjeux de la biodiversité. Il lui sera demandé d'accompagner « la mobilisation citoyenne ». Dans le domaine de l'écologie et de la préservation de la biodiversité peuvent exister des divergences fortes qui donnent lieu parfois à des débats passionnés.

On peut citer l'exemple du développement des mâts éoliens qui divise la population.

[Amendement N° 152 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le nouvel établissement public créé par le projet de loi vise à réunir l'Agence Française pour la Biodiversité (OFB) et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONSFS). Il est regrettable que sa nouvelle appellation ne fasse pas référence à la chasse. Il est rappelé que le nouvel établissement aura la charge de la gestion du fichier central des permis de chasse. En outre, il se verra confié la centralisation des données des prélèvements de certaines espèces.

[Amendement N° 43 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le conseil d'administration actuel de l'AFB comprend 43 membres. On ne peut fusionner l'AFB et l'ONCFS en ayant moins de 43 membres. Compléter l'alinéa 25 par les mots :« quarante-trois membres répartis entre ».

[Amendement N° 62 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il convient par cet amendement de limiter le nombre de membres du conseil d'administration de la nouvelle structure. Compléter l'alinéa 25 par les mots :« au plus quarante membres répartis entre ».

[Amendement N° 89 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il convient d'inclure dans le nom du nouvel établissement, le terme « chasse ». Tel est l'objet du présent amendement. I. – Compléter l'alinéa 2 par les mots :« et de la chasse ».II. – En conséquence, procéder à la même insertion à la fin de l'alinéa 4, à la première phrase de l'alinéa 5, à la seconde phrase de l'alinéa 7, à l'alinéa 22, aux première, deuxième et troisième phrase de l'alinéa 24, aux alinéas 25, 26 et 29, à la fin de l'alinéa 34, à l'alinéa 36, à la première phrase de l'alinéa 38, aux alinéas 39 et 40 et à la fin de l'alinéa 52.

[Amendement N° 42 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Les 1700 Inspecteurs de l'Environnement de ce futur opérateur public exercent, pour 70 à 80 % de leur activité, des missions de police administrative et judiciaire qui requièrent une co-tutelle du ministère de l'intérieur notamment pour l'accès aux fichiers de police indispensables pour répondre aux besoins d'enquête (identification des véhicules : SIV ; Armes volées : FOVES ; Fichier des interdits de détention d'armes : FINIADA...).

[Amendement N° 53 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Les 1700 Inspecteurs de l'Environnement de ce futur opérateur public exercent, pour 70 à 80 % de leur activité, des missions de police administrative et judiciaire qui requièrent une co-tutelle du ministère de l'intérieur notamment pour l'accès aux fichiers de police indispensables pour répondre aux besoins d'enquête (identification des véhicules : SIV ; Armes volées : FOVES ; Fichier des interdits de détention d'armes : FINIADA...).

[Amendement N° 61 au texte N° 1482 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

L'alinéa 28 de l'article 3 prévoit que tout chasseur qui n'a pas transmis à la fédération départementale ou interdépartementale dont il est membre les données de prélèvements sur une espèce mentionnée au I, réalisés au cours d'une campagne cynégétique, ne pourra prélever des spécimens de cette espèce pour une durée de la campagne cynégétique en cours et de la suivante, et, en cas de réitération de manquement à cette obligation, pour une durée de trois campagnes. La sanction de ce qui peut être considéré comme un oubli des tâches administratives paraît démesurée.

[Amendement N° 70 au texte N° 1482 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Le II de l'article 3 instaure une obligation de dépenses à la charge de la Fédération nationale des chasseurs d'un montant minimum de cinq euros par chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année, au profit d'actions contribuant directement à la protection de la biodiversité. Ce montant minimal pourrait être revu pour voie réglementaire. Il convient d'inscrire dans la loi le montant de cette éco-contribution Il n'est en effet pas acceptable pour la Fédération nationale des chasseurs de se voir imposer une dépense qui pourrait évoluer du jour au lendemain par voie réglementaire sans qu'elle en ait la maîtrise.

[Amendement N° 56 au texte N° 1482 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Le terme « sans délai » n'est pas un terme juridique. Il s'agit d'une injonction stigmatisante et inutile. Il convient donc de supprimer cette référence. À la première phrase de l'alinéa 22, supprimer les mots :« sans délai ».

[Amendement N° 59 au texte N° 1482 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

L'alinéa218 de l'article 3 prévoit que tout chasseur qui n'a pas transmis à la fédération départementale ou interdépartementale dont il est membre les données de prélèvements sur une espèce mentionnée au I, réalisés au cours d'une campagne cynégétique, ne pourra prélever des spécimens de cette espèce pour une durée de campagne cynégétique.

[Amendement N° 72 au texte N° 1482 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Le II de l'article 3 instaure une obligation de dépenses à la charge de la fédération nationale des chasseurs d'un montant minimum de cinq euros par chasseur ayant validé un permis de chasser national dans l'année, au profit d'actions contribuant directement à la protection de la biodiversité, sans en préciser le tarif. Aussi, il convient de prévoir dans la loi que le montant de cette éco-contribution ne pourra pas être supérieur à 5 euros afin de contrôler quelque peu le tarif qui sera fixé par l'État.

Amendement N° 44 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

L'alinéa 15 prévoit que le premier collège du conseil d'administration de la nouvelle structure est constitué par des représentants de l'État et des représentants d'établissements publics nationaux œuvrant dans le champ des compétences de l'AFB-ONCFS. Il représentera au moins la moitié des membres du conseil d'administration. L'AFB-ONCFS est une structure nationale qui associe les territoires et les acteurs de la chasse et de la biodiversité. Il n'est donc pas envisageable que l'État représente la moitié des membres du conseil d'administration.

Amendement N° 153 au texte N° 1482 - Article 1er (Retiré)

Les liens actuels entre les collectivités territoriales et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage sont rares, malgré une organisation déconcentrée, avec 10 délégations régionales et 90 services départementaux. Trop souvent, les contacts ne se nouent que lorsque survient un problème. Or, un des rôles de l'Office français de la biodiversité doit être de conseiller et d'accompagner les élus locaux dans la conduite de leurs projets, d'identifier et de résoudre en amont d'éventuelles difficultés, de concilier les points de vue. C'est un climat de confiance que la création du nouvel établissement doit insuffler.

Amendement N° 154 au texte N° 1482 - Article 1er (Retiré)

Les règlements et directives européens font trop souvent l'objet de surtransposition qui affaiblissent l'activité économique de notre pays sans toujours avoir un impact positif sur l'environnement. Nous avons souligné cette regrettable dérive lors de la discussion du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité à l'occasion de discussions sur la lutte contre la biopiraterie, l'accès aux ressources génétiques ou encore sur l'encadrement des produits phytosanitaires.

Amendement N° 63 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

L'alinéa 26 prévoit que le premier collège du conseil d'administration du nouvel établissement sera constitué par des représentants de l'État et des

représentants d'établissements publics nationaux oeuvrant dans le champ des compétences de l'AFB-ONCFS. Il représentera au moins la moitié des membres du conseil d'administration. L'AFB-ONCF étant une structure nationale qui associe les territoires et les acteurs de chasse et de la biodiversité, il n'est donc pas envisageable que l'État représente la moitié des membres du conseil d'administration.

[Amendement N° 45 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'alinéa 15 prévoit que le premier collège du conseil d'administration de la nouvelle structure est constitué par des représentants de l'État et des représentants d'établissements publics nationaux oeuvrant dans le champ des compétences de l'AFB-ONCFS. Il représentera au moins la moitié des membres du conseil d'administration. L'AFB-ONCFS est une structure nationale qui associe les territoires et les acteurs de la chasse et de la biodiversité. Il n'est donc pas envisageable que l'État représente la moitié des membres du conseil d'administration. C'est pourquoi, cet amendement prévoit que le premier collège représentera au moins un quart de ses membres.

[Amendement N° 51 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure AFB-ONCFS intègre un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne, un représentant des collectivités territoriale en zone littoral et un représentant des territoires ultra-marin
Compléter l'alinéa 28 par les mots :« , dont un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne, un représentant des collectivités territoriales situées en zone littorale et un représentant des départements et collectivités d'outre-mer ».

[Amendement N° 50 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Cet amendement a pour objet de permettre à deux comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après le mot :« représentants », insérer les mots :« de deux ».

[Amendement N° 38 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objet de permettre aux sept comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après la deuxième occurrence du mot :« des », insérer le mot :« sept ».

[Amendement N° 161 au texte N° 1482 - Article 2 \(Retiré\)](#)

Les inspecteurs de l'environnement, dans le cadre de leurs missions, peuvent assister à des infractions en cours de réalisation (dégradation d'un espace protégé, comblement d'un cours d'eau pris pour un fossé, aménagement qui va détourner le cours d'une rivière...) En pratique, on constate qu'ils ne signalent pas toujours, se limitant à dresser un constat qu'ils transmettent à leur hiérarchie en vue d'engager d'éventuelles poursuites. Dans cette situation, l'infraction se poursuit, créant parfois des dommages irrémédiables sur la nature.

Amendement N° 159 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

Pour contribuer à la transparence du fonctionnement du futur établissement public, participer à l'effort de sobriété budgétaire et concrétiser les appels à l'exemplarité venus de tous bords, il est proposé d'affirmer le caractère bénévole des fonctions d'administrateur de l'Office Français de la Biodiversité.

Amendement N° 39 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure AFB-ONCFS intègre un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne. Compléter l'alinéa 28 par les mots :« ainsi qu'au moins un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne ».

Amendement N° 52 au texte N° 1482 - Article 2 (Rejeté)

Les distinctions opérées par les articles L. 172-5 et L. 172-6 issus de l'ordonnance n°2012-34 du 11 janvier 2012 ont instauré un régime différencié de solutions juridiques que les procureurs de la République comme les juges de la liberté et de la détention considèrent comme contre-productifs.

Amendement N° 48 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

Amendement de repli. Cet amendement a pour objet de permettre à quatre comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après le mot :« représentants »,insérer les mots :« de quatre ».

Amendement N° 40 au texte N° 1482 - Article 1er (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure AFB-ONCFS intègre un représentant des collectivités territoriales situées en zone littoral. Compléter l'alinéa 28 par les mots :« ainsi qu'au moins un représentant des collectivités territoriales situées en zone littorale ».

[Amendement N° 47 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Cet amendement a pour objet de permettre à cinq comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après le mot :« représentants »,insérer les mots :« de cinq ».

[Amendement N° 54 au texte N° 1482 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le Président de la République a chargé l'exécutif de mettre en place une police rurale de l'environnement. C'est notamment l'objet de ce projet de loi qui créé un nouvel opérateur public par la fusion de l'AFB et de l'ONCFS et vise à renforcer les pouvoirs de police des Inspecteurs de l'Environnement. Ces dispositions s'inscrivent également dans le cadre du plan biodiversité qui a précisé par son action 88, que les pouvoirs de police des Inspecteurs de l'Environnement seront renforcés.

[Amendement N° 162 au texte N° 1482 - Article 2 \(Retiré\)](#)

Il existe un véritable « blues des élus locaux » qui se concrétise par le nombre grandissant de démissions de Maires en cours de mandat et par la proportion importante d'élus locaux qui déclarent ne pas vouloir être candidats aux prochaines élections municipales. Parmi les raisons de ce ras-le-bol qui sont mises en exergue par les associations d'élus, ressort le manque d'assurance et de protection juridique dans l'exercice de responsabilités toujours plus complexes.

[Amendement N° 156 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il semble essentiel de prévoir explicitement la représentation des agriculteurs au sein du conseil d'administration de l'Office Français de la Biodiversité. Ils connaissent mieux que quiconque la nature, ses règles, ses cycles et ses fragilités. Ils apporteront un retour du terrain et un œil pragmatique aux travaux de l'Office. La seule mention de « représentants des secteurs économiques concernés » ne permet pas de garantir la présence d'agriculteurs au sein du conseil d'administration, d'autant que beaucoup d'autres acteurs économiques sont concernés par les enjeux de la biodiversité (industrie, filière bois, etc...).

[Amendement N° 46 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Cet amendement a pour objet de permettre à six comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après le mot :« représentants »,insérer les mots :« de six ».

[Amendement N° 41 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure AFB-ONCFS intègre un représentant des territoires ultramarins. Compléter l'alinéa 28 par les mots :« ainsi qu'au moins un représentant des départements et collectivités d'outre-mer ».

[Amendement N° 49 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Cet amendement a pour objet de permettre à trois comités de bassin d'être représentés au sein de la future structure AFB-ONCFS. À l'alinéa 28, après le mot :« représentants »,insérer les mots :« de trois ».

[Amendement N° 66 au texte N° 1482 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'alinéa 28 présente la composition du troisième collège du conseil d'administration de la nouvelle structure qui comprendrait des représentants des comités de bassins et des collectivités territoriales et de leurs groupements. Il est important d'inscrire dans la loi la présence d'au moins un représentant de chaque échelon territorial.

[Amendement N° 55 au texte N° 1482 - Après l'article 2 \(Rejeté\)](#)

Le Président de la République a chargé l'exécutif de mettre en place une police rurale de l'environnement. C'est notamment l'objet de ce projet de loi qui crée un nouvel opérateur public par la fusion de l'AFB et de l'ONCFS et renforce les pouvoirs de police des Inspecteurs de l'Environnement. Ces dispositions s'inscrivent également dans le cadre du plan biodiversité qui a précisé par son action 88, que les pouvoirs de police des Inspecteurs de l'Environnement seront renforcés.

[Amendement N° 80 au texte N° 1482 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

L'objet de cet amendement est de supprimer les dispositions habilitant le Gouvernement à procéder à des ajustements en matière de police administrative par voie d'ordonnance. Supprimer cet article.

TEXTE N°1548 « Programmation 2018-2022 et réforme de la justice »

[Amendement N° 444 au texte N° 1548 - Article 45 bis A \(Rejeté\)](#)

Cet article adopté par le Sénat en première lecture supprime le principe de l'attribution automatique de crédits de réduction de peines aux condamnés détenus : le régime actuellement prévu pour les réductions de peine en cas

d'efforts sérieux de réadaptation sociale deviendrait le seul régime de réductions de peine. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« I. – L'article 132-24 du code pénal est complété par un alinéa ainsi rédigé :« Les juridictions d'application des peines ne peuvent octroyer le bénéfice de l'une des mesures prévues à la présente section que sur demande du condamné. »

Amendement N° 455 au texte N° 1548 - Article 54 (Rejeté)

Cet article supprime l'expérimentation prévue par le projet de loi concernant les cours d'appel. Outre qu'elle serait source de complexité, qu'elle ne présenterait qu'une faible utilité pour le justiciable et qu'elle créerait entre les chefs de cour une hiérarchisation qui n'aurait sans doute que peu d'effets concrets en termes d'amélioration du fonctionnement de la justice, une telle expérimentation est prématurée. Supprimer cet article.

Amendement N° 436 au texte N° 1548 - Article 43 (Rejeté)

Cet amendement supprime la peine de détention à domicile (DDSE) en tant que peine autonome. Les juridictions de jugement peuvent d'ores et déjà prononcer des placements sous surveillance électronique (PSE), au contenu similaire mais aux modalités d'exécution plus souples. Le fait d'ériger le PSE en peine autonome ne peut avoir pour effet, par lui-même, d'encourager davantage les juridictions à prononcer cette mesure : le faible taux de prononcé de PSE s'explique principalement par l'absence d'enquêtes pré-sentencielles portant sur la faisabilité matérielle de cette peine.

Amendement N° 425 au texte N° 1548 - Article 1er bis (Rejeté)

Le présent amendement reprend ce que le Sénat avait adopté en première lecture. Il a pour objet de programmer la progression du nombre de conciliateurs de justice pour la période 2018-2022. Déjà adoptée par le Sénat dans la proposition de loi d'orientation et de programmation pour le redressement de la justice, cette disposition traduit la proposition n° 64 du rapport de la mission d'information de la commission des lois sur le redressement de la justice.

Amendement N° 424 au texte N° 1548 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement reprend ce que le Sénat avait adopté en première lecture et qui acte un véritable budget pour la justice. L'article 1er du projet de loi reprend la trajectoire budgétaire de la mission « Justice » déjà votée par le Parlement dans la loi du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022. L'effort proposé apparaît néanmoins insuffisant pour assurer le redressement budgétaire des juridictions et de l'administration pénitentiaire.

[Amendement N° 426 au texte N° 1548 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement introduit par le Sénat en première lecture est un amendement de coordination avec l'amendement qui propose la suppression de l'article 12 du projet de loi, afin de maintenir la phase de conciliation dans la procédure de divorce contentieux. Le 1° du I de l'article 2, que cet amendement propose de supprimer, revient sur l'interdiction faite au juge, prévue au premier alinéa de l'article 22-1 de la loi du 8 février 1995, de désigner un médiateur pour procéder à ces tentatives de conciliation, préalables à l'instance.

[Amendement N° 429 au texte N° 1548 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet ajout du Gouvernement en commission des lois de l'Assemblée nationale propose de simplifier la procédure d'accueil d'embryon en supprimant le régime d'autorisation judiciaire et en confiant le consentement préalable du couple demandeur au notaire.

[Amendement N° 428 au texte N° 1548 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet de préciser que le service en ligne délivre une information détaillée sur les conséquences des actions en justice qu'il permet de réaliser. La certification de ces plates-formes supposera que soit vérifié le respect de ces obligations. Substituer aux alinéas 10 et 11 l'alinéa suivant :« Art. 4-7. – Pour pouvoir être proposés au public, les services mentionnés aux articles 4-1, 4-2 et 4-4 doivent être certifiés par le Garde des Sceaux, ministre de la justice. La certification est accordée après vérification du respect des exigences mentionnées aux articles 4-1 à 4-6. »

[Amendement N° 430 au texte N° 1548 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement adopté au Sénat en première lecture revient sur l'attribution exclusive aux notaires de la compétence de recueillir le consentement du couple qui recourt à une assistance médicale à la procréation avec tiers donneur. Les dispositions sur le consentement et ses conséquences en matière d'établissement du lien de filiation de l'enfant à l'égard de l'époux ou du concubin de la mère de l'enfant étant susceptibles d'évoluer dans le cadre de la future réforme des lois bioéthiques, il n'est pas pertinent de les modifier dès à présent, même à la marge.

[Amendement N° 427 au texte N° 1548 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet de préciser que le service en ligne délivre une information détaillée sur les conséquences des actions en justice qu'il permet de réaliser. La certification de ces plates-formes supposera que soit vérifié le respect de ces obligations. Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :« Le

service en ligne délivre une information détaillée sur les conséquences des actions en justice qu'il permet de réaliser. »

Amendement N° 431 au texte N° 1548 - Article 6 (Rejeté)

Cet amendement adopté par le sénat en première lecture et légèrement modifié dans cette rédaction vise à limiter l'expérimentation prévue par le Gouvernement en matière de révision des pensions alimentaires sans passage devant le juge aux seules hypothèses dans lesquelles les parties sont d'accord sur le nouveau montant.

Amendement N° 432 au texte N° 1548 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement adopté par le Sénat en première lecture vise à maintenir l'homologation par le juge des modifications de régime matrimonial en présence d'enfants mineurs, que l'article 7 propose de supprimer. Il s'oppose à la suppression de l'intervention du juge car elle permet de vérifier que la modification est bien conforme à l'intérêt de la famille, prise sans sa globalité, et pas seulement à l'intérêt des époux. Il est également délicat, comme le propose l'article 7, de confier au notaire, qui ne sera pas parvenu à convaincre les époux de renoncer à la modification envisagée au nom de l'intérêt de leurs enfants, le soin de saisir le juge.

Amendement N° 433 au texte N° 1548 - Article 12 (Rejeté)

Cet amendement adopté par le Sénat en première lecture vise à revenir sur la suppression de la phase de conciliation dans la procédure de divorce contentieux, envisagée par l'article 12 du projet de loi. Comme le souligne le Gouvernement lui-même dans l'étude d'impact annexée au projet de loi (page 102), la suppression de la phase de conciliation risque de favoriser une logique d'affrontement des parties et, par là même, d'entraîner une augmentation du nombre de divorces pour faute, car la phase de conciliation est une phase de réflexion et de maturation du divorce.

Amendement N° 434 au texte N° 1548 - Article 26 (Rejeté)

Cet amendement adopté par le Sénat en première lecture précise que les plaintes relatives à des crimes ou à des délits contre les personnes mentionnées au livre II du code pénal ne peuvent être adressées par voie électronique. Si le dépôt d'une plainte par voie électronique est adapté pour certaines infractions, des escroqueries sur Internet ou des fraudes à la carte bancaire par exemple, il est important de préserver un contact physique avec un policier ou un gendarme pour les plaintes portant sur les crimes et délits commis contre les personnes.

Amendement N° 435 au texte N° 1548 - Article 39 (Retiré)

Cet amendement introduit par le Sénat en première lecture augmente de trois jours ouvrables à cinq jours ouvrables la durée de la détention provisoire possible du prévenu déféré selon la procédure de comparution immédiate lorsque la réunion du tribunal est impossible le jour-même. Le Gouvernement a souhaité le supprimer en commission, il est proposé de réintroduire ce dispositif. Rétablir l'alinéa 7 dans la rédaction suivante :« VIquater A. – À l'avant-dernière phrase du troisième alinéa de l'article 396 du code de procédure pénale, le mot : « troisième » est remplacé par le mot : « cinquième ».

Amendement N° 452 au texte N° 1548 - Article 52 A (Rejeté)

C'est le mercredi 23 novembre que la Garde des Sceaux a annoncé, lors des QAG, que le Gouvernement allait faire une réforme sur la justice des mineurs par ordonnance... Après 36 heures de débat en commission des lois, jamais la Ministre n'en avait parlé. Utiliser la voie d'amendement, de surcroît post commission et post début discussion séance, et accessoirement post Sénat, c'est n'avoir aucun respect pour les parlementaires !

Amendement N° 437 au texte N° 1548 - Article 43 (Rejeté)

Cet amendement rétablit la disposition, adoptée par le Sénat, prévoyant que la peine de travail d'intérêt général puisse être prononcée non pas seulement à la place de l'emprisonnement, mais également en plus de l'emprisonnement. Rétablir le 1° de l'alinéa 34 dans la rédaction suivante :« 1° Au premier alinéa, la première occurrence du mot : « de » est remplacée par les mots : « ou en même temps que » ; ».

Amendement N° 443 au texte N° 1548 - Article 45 (Rejeté)

Cet amendement supprime l'interdiction pour les juridictions de prononcer des peines d'emprisonnement ferme d'une durée inférieure ou égale à un mois. Supprimer la seconde phrase de l'alinéa 3.

Amendement N° 449 au texte N° 1548 - Article 49 bis (Rejeté)

Cet article adopté au Sénat en première lecture souhaite rétablir la surveillance électronique de fin de peine (SEFIP), afin d'éviter les sorties de prison dites « sèches », de réduire le risque de récidive et d'augmenter les chances de réinsertion des condamnés. Cette disposition avait été abrogée par la loi n° 2014-896 du 15 août 2014 relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales. Ainsi la mesure pourra être prononcée, non pas de manière automatique, mais à la demande de la personne condamnée, qui doit en outre présenter un projet sérieux d'insertion ou de réinsertion.

Amendement N° 451 au texte N° 1548 - Article 51 ter (Rejeté)

Cet article, adopté par le Sénat en première lecture, prévoit la réalisation de palpations systématiques des visiteurs, afin d'éviter l'introduction en prison d'objets ou substances illicites retrouvés trop fréquemment dans les cellules des détenus. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« L'article 35 de la loi n° 2009-1436 du 24 novembre 2009 pénitentiaire est complété par un alinéa ainsi rédigé :« Les visiteurs font l'objet de toute mesure de contrôle jugée nécessaire à la sécurité et au bon ordre de l'établissement ».

Amendement N° 446 au texte N° 1548 - Article 48 (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer les dispositions relatives à la peine de détention à domicile sous surveillance électronique. Cette peine autonome n'apporte aucune plus-value par rapport au placement sous surveillance électronique, modalité d'aménagement d'une peine d'emprisonnement, au régime bien plus souple.

Amendement N° 454 au texte N° 1548 - Article 53 (Rejeté)

L'article 53 prévoit la fusion du tribunal de grande instance avec les tribunaux d'instance de son ressort en instaurant la dénomination nouvelle de tribunal judiciaire en lieu et place de celle de tribunal de première instance. Si le Gouvernement ne prévoit pas à l'heure actuelle de supprimer des TI, les députés LR redoutent que, à terme, cela se traduise par la disparition de juridictions de proximité. La réforme du Gouvernement, soi-disant au nom de l'efficacité et de la simplification pour les justiciables, porte en elle les germes d'une nouvelle carte des tribunaux.

Amendement N° 447 au texte N° 1548 - Article 48 bis (Rejeté)

Cet article introduit par le Sénat en première lecture supprime la possibilité pour le condamné de bénéficier d'une seconde libération conditionnelle après l'échec de la première libération conditionnelle. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« Au troisième alinéa de l'article 733 du code de procédure pénale, les mots : « doit subir, selon les dispositions de la décision de révocation, tout ou partie de » sont remplacés par les mots : « ne peut plus bénéficier d'une nouvelle libération conditionnelle et doit subir toute ».

Amendement N° 440 au texte N° 1548 - Article 43 bis (Rejeté)

Cet article adopté au Sénat en première lecture crée une peine complémentaire générale pour les délits et crimes punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement, obligeant le juge de prononcer cette peine complémentaire, sauf décision

spéciale et motivée de la juridiction de jugement, comme la loi le permet depuis 2016 pour les délits et crimes terroristes.

Amendement N° 445 au texte N° 1548 - Article 45 ter (Rejeté)

Cet article adopté en première lecture au Sénat vise à étendre la possibilité de prononcer, en tant que peine complémentaire, un suivi socio-judiciaire à l'ensemble des infractions délictuelles et criminelles afin d'éviter les sorties d'incarcération dites « sèches », c'est-à-dire sans suivi renforcé ou retour progressif à la liberté, génératrices de récidive. Il vise également à étendre le champ d'application du suivi socio-judiciaire afin d'en faire une peine complémentaire et générale permettant d'accompagner toutes les sorties de détention.

Amendement N° 442 au texte N° 1548 - Article 43 quater (Rejeté)

Cet article adopté par le Sénat en première lecture ouvre la possibilité pour la juridiction, par une décision motivée, de faire obstacle à la révocation du sursis, de ne le révoquer que partiellement et de limiter les effets de la dispense à un ou plusieurs sursis précédemment accordés...

Amendement N° 439 au texte N° 1548 - Article 43 (Rejeté)

Cet amendement a été déposé en première lecture par nos collègues sénateurs. Afin de permettre au juge d'adapter la peine sans recourir à l'emprisonnement ou à des sanctions éducatives de moindre portée, cet amendement prévoit que la peine consistant en l'exécution de travaux d'intérêt général, actuellement limitée aux mineurs de plus de 16 ans, peut être prononcée à partir de l'âge de 13 ans. Entre 13 ans et 16 ans, les parents devront donner leur accord préalable.

Amendement N° 448 au texte N° 1548 - Article 49 (Non soutenu)

Cet amendement adopté par le Sénat en première lecture, supprime la libération sous contrainte aux deux tiers de la peine comme règle de principe. Supprimer les alinéas 2 à 7.

Amendement N° 453 au texte N° 1548 - Article 52 bis (Rejeté)

Sans préjuger des conclusions que rendra la mission sur l'aide juridictionnelle, ces articles adoptés par le Sénat en première lecture prévoient : I/ Le rétablissement de la contribution pour l'aide juridique supprimée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014. Elle serait désormais modulée, de 20 à 50 euros, en fonction du type d'instance engagée (elle est due par la partie qui introduit une instance). II/ prévoir la consultation obligatoire d'un avocat préalablement au dépôt d'une demande d'aide juridictionnelle, à

l'exception des actions pour lesquelles le justiciable est défendeur ou, en matière pénale, des demandes relevant de l'admission ...

[Amendement N° 450 au texte N° 1548 - Article 51 bis \(Rejeté\)](#)

Cet article introduit par le Sénat en première lecture organise « l'isolement électronique des détenus » dans leur cellule. Actuellement, l'interdiction d'utiliser un téléphone portable ou un autre mode de communication (téléphone au moyen d'internet par exemple) relève d'actes réglementaires.

[Amendement N° 441 au texte N° 1548 - Article 43 ter \(Rejeté\)](#)

Cet article adopté par le Sénat en première lecture prévoit que l'état de récidive légale est relevé par le ministère public. Il se fait sous réserve du principe d'opportunité des poursuites, dans l'acte de poursuites et au stade du jugement, et d'office, par la juridiction de jugement, sauf en cas de décision spéciale et motivée de cette dernière. Actuellement, en l'état du droit, l'état de récidive légale peut être relevé par la juridiction saisie de la seconde infraction, lorsqu'il est mentionné dans l'acte de poursuites.

[Amendement N° 438 au texte N° 1548 - Article 43 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement supprime le fait que le prévenu puisse refuser la peine de travail d'intérêt général. Supprimer les alinéas 37 et 38.

AMENDEMENTS COSIGNÉS – FÉVRIER 2019

TEXTE N° 1561 Protéger la population des dangers de la malbouffe

[Amendement N° 12 au texte N° 1561 - Article 4 \(Tombe\)](#)

Cet amendement propose d'étendre le champ de l'heure hebdomadaire d'éducation à la nutrition à une éducation à la santé. L'alimentation est un point clef de la santé publique et particulièrement dans le cas des enfants, trop souvent exposés aux produits transformés trop gras, trop sucrés et cibles de l'industrie agroalimentaire. C'est un enjeu qui est d'autant plus grave qu'il touche principalement les familles les plus défavorisées. En effet, les études montrent un nombre bien plus important d'enfants en surpoids et obèses dans

les familles aux revenus les plus bas, en raison d'un régime alimentaire trop gras et sucré et d'une activité physique moindre.

Amendement N° 151 au texte N° TA0216 - Article 43 quater (Rejeté)

Cet article adopté par le Sénat en première lecture ouvre la possibilité pour la juridiction, par une décision motivée, de faire obstacle à la révocation du sursis, de ne le révoquer que partiellement et de limiter les effets de la dispense à un ou plusieurs sursis précédemment accordés.

Amendement N° 158 au texte N° TA0216 - Article 51 bis (Rejeté)

Cet article introduit par le Sénat en première lecture organise « l'isolement électronique des détenus » dans leur cellule. Actuellement, l'interdiction d'utiliser un téléphone portable ou un autre mode de communication (téléphone au moyen d'internet par exemple) relève d'actes réglementaires.

Amendement N° 148 au texte N° TA0216 - Article 26 (Rejeté)

Cet amendement rétablit la version du texte que le Sénat avait adoptée en première lecture, afin notamment de mieux encadrer les conditions du dépôt de plainte en ligne. Il supprime par la même occasion des ajouts opérés par l'Assemblée nationale qui n'ont pas de lien évident avec l'objet de cet article et qui mériteraient un examen plus approfondi.

Amendement N° 162 au texte N° TA0216 - Article 52 bis (Rejeté)

Sans préjuger des conclusions que rendra la mission sur l'aide juridictionnelle, ces articles adoptés par le Sénat en première lecture prévoient : I/ Le rétablissement de la contribution pour l'aide juridique supprimée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014. Elle serait désormais modulée, de 20 à 50 euros, en fonction du type d'instance engagée (elle est due par la partie qui introduit une instance).

Amendement N° 139 au texte N° TA0216 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement reprend ce que le Sénat avait adopté en première lecture et qui acte un véritable budget pour la justice. L'article 1er du projet de loi reprend la trajectoire budgétaire de la mission « Justice » déjà votée par le Parlement dans la loi du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022. L'effort proposé apparaît néanmoins insuffisant pour assurer le redressement budgétaire des juridictions et de l'administration pénitentiaire.

Amendement N° 155 au texte N° TA0216 - Article 48 bis (Rejeté)

Cet article introduit par le Sénat en première lecture supprime la possibilité pour le condamné de bénéficier d'une seconde libération conditionnelle après l'échec de la première libération conditionnelle. Rétablir cet article dans la rédaction suivante : Au troisième alinéa de l'article 733 du code de procédure pénale, les mots : « doit subir, selon les dispositions de la décision de révocation, tout ou partie de » sont remplacés par les mots : « ne peut plus bénéficier d'une nouvelle libération conditionnelle et doit subir toute ».

[Amendement N° 157 au texte N° TA0216 - Article 49 bis \(Rejeté\)](#)

Cet article adopté au Sénat en première lecture souhaite rétablir la surveillance électronique de fin de peine (SEFIP), afin d'éviter les sorties de prison dites « sèches », de réduire le risque de récidive et d'augmenter les chances de réinsertion des condamnés. Cette disposition avait été abrogée par la loi n° 2014-896 du 15 août 2014 relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales. Ainsi la mesure pourra être prononcée, non pas de manière automatique, mais à la demande de la personne condamnée, qui doit en outre présenter un projet sérieux d'insertion ou de réinsertion.

[Amendement N° 161 au texte N° TA0216 - Avant l'article 52 bis \(Rejeté\)](#)

Amendement de coordination. Rédiger ainsi cet intitulé : Accroître la maîtrise des dépenses d'aide juridictionnelle.

[Amendement N° 150 au texte N° TA0216 - Article 43 ter \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à rétablir un article additionnel que le Sénat avait adopté en première lecture concernant la récidive légale, qui serait relevée d'office par la juridiction de jugement. Rédiger ainsi cet article : L'article 132-16-5 du code pénal est ainsi rédigé :« Art. 132-16-5. - L'état de récidive légale est relevé par le procureur de la République dans l'acte de poursuites et au stade du jugement, sous réserve du principe d'opportunité des poursuites prévu à l'article 40-1 du code de procédure pénale.

[Amendement N° 127 au texte N° TA0216 - Article 19 ter \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à rétablir l'article dans la rédaction proposée par le Sénat. Cet article étend à toutes les entreprises la compétence des tribunaux de commerce en matière de prévention et de traitement des difficultés des entreprises, en raison de leur savoir-faire dans ce domaine, incluant par conséquent les exploitants agricoles, les travailleurs indépendants et, par cohérence, l'ensemble des personnes morales de droit privé qui ne relèvent pas aujourd'hui de la juridiction commerciale. Une telle évolution permettrait en outre de réduire la charge d'activité des tribunaux de grande instance, dans une matière qu'ils pratiquent peu.

Amendement N° 145 au texte N° TA0216 - Article 7 (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture. Il propose de maintenir l'homologation par le juge des modifications de régime matrimonial en présence d'enfants mineurs, que l'article 7 propose de supprimer. Cet amendement s'oppose à la suppression de l'intervention du juge car elle permet de vérifier que la modification est bien conforme à l'intérêt de la famille, prise sans sa globalité, et pas seulement à l'intérêt des époux.

Amendement N° 152 au texte N° TA0216 - Article 45 bis A (Rejeté)

Cet article adopté par le Sénat en première lecture supprime le principe de l'attribution automatique de crédits de réduction de peines aux condamnés détenus : le régime actuellement prévu pour les réductions de peine en cas d'efforts sérieux de réadaptation sociale deviendrait le seul régime de réductions de peine.

Amendement N° 159 au texte N° TA0216 - Article 51 ter (Rejeté)

Cet article, adopté par le Sénat en première lecture, prévoit la réalisation de palpations systématiques des visiteurs, afin d'éviter l'introduction en prison d'objets ou substances illicites retrouvés trop fréquemment dans les cellules des détenus.

Amendement N° 149 au texte N° TA0216 - Article 43 bis (Rejeté)

Cet amendement tend à rétablir un article additionnel que le Sénat avait adopté en première lecture. Il vise à assortir d'une interdiction du territoire la condamnation d'un étranger reconnu coupable d'un crime ou d'un délit puni d'au moins cinq ans d'emprisonnement.

Amendement N° 160 au texte N° TA0216 - Article 52 A (Rejeté)

C'est le mercredi 23 novembre que la Garde des Sceaux a annoncé, lors des QAG, que le Gouvernement allait faire une réforme sur la justice des mineurs par ordonnance... Après 36 heures de débat en commission des lois, jamais la Ministre n'en avait parlé. Utiliser la voie d'amendement, de surcroît post commission et post début discussion séance, et accessoirement post Sénat, c'est n'avoir aucun respect pour les parlementaires !

Amendement N° 163 au texte N° TA0216 - Article 52 ter (Rejeté)

Sans préjuger des conclusions que rendra la mission sur l'aide juridictionnelle, ces articles adoptés par le Sénat en première lecture prévoient : I/ Le rétablissement de la contribution pour l'aide juridique supprimée par la loi n°

2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014. Elle serait désormais modulée, de 20 à 50 euros, en fonction du type d'instance engagée (elle est due par la partie qui introduit une instance).

Amendement N° 123 au texte N° TA0216 - Article 6 (Non soutenu)

Cette expérimentation ouvrirait la voie à la transformation profonde des liens entre époux, concubins ou parents en en les réduisant à un lien administratif. Les conditions dans lesquelles les modalités consécutives à la séparation, notamment en ce qui concerne les besoins des enfants, leur résidence et leur éducation exigent qu'un juge puisse organiser le débat contradictoire entre les parties et contribuer à pacifier les tensions ; il est également indispensable que l'étape de la décision judiciaire permette à toutes les parties de démarrer une étape nouvelles de leur existence et il n'est pas concevable de limiter cette étape à une simple décision sur le versement ...

Amendement N° 164 au texte N° TA0216 - Article 52 quater (Rejeté)

Sans préjuger des conclusions que rendra la mission sur l'aide juridictionnelle, ces articles adoptés par le Sénat en première lecture prévoient : I/ Le rétablissement de la contribution pour l'aide juridique supprimée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014. Elle serait désormais modulée, de 20 à 50 euros, en fonction du type d'instance engagée (elle est due par la partie qui introduit une instance).

Amendement N° 165 au texte N° TA0216 - Article 52 quinquies (Rejeté)

Sans préjuger des conclusions que rendra la mission sur l'aide juridictionnelle, ces articles adoptés par le Sénat en première lecture prévoient : I/ Le rétablissement de la contribution pour l'aide juridique supprimée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014. Elle serait désormais modulée, de 20 à 50 euros, en fonction du type d'instance engagée (elle est due par la partie qui introduit une instance).

Amendement N° 156 au texte N° TA0216 - Article 49 (Rejeté)

Cet amendement tend à supprimer l'article 49 relatif à la libération sous contrainte, qui doit être appréciée au cas par cas et non devenir une règle de principe. Supprimer cet article.

Amendement N° 126 au texte N° TA0216 - Article 19 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à rétablir l'article dans la rédaction proposée par le Sénat. Cet article élargit le collège électoral des tribunaux de commerce aux exploitants agricoles ainsi qu'aux travailleurs indépendants et professionnels

libéraux, prolongeant l'extension aux artisans du collège électoral. En outre, pour tenir compte des difficultés de recrutement des juges consulaires, sans remettre en cause la limite d'âge fixée à 75 ans, l'article permet qu'un juge soit élu pour cinq mandats consécutifs de quatre ans au lieu de quatre seulement, outre le premier mandat, dont la durée est limitée à deux ans. Il est donc important de conserver cet article.

Amendement N° 146 au texte N° TA0216 - Article 12 (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture. Il propose d'empêcher la suppression de la phase de conciliation dans la procédure de divorce contentieux, envisagée par l'article 12 du projet de loi. Comme le souligne le Gouvernement lui-même dans l'étude d'impact annexée au projet de loi (page 102), la suppression de la phase de conciliation risque de favoriser une logique d'affrontement des parties et, par là même, d'entraîner une augmentation du nombre de divorces pour faute, car la phase de conciliation est une phase de réflexion et de maturation du divorce.

Amendement N° 141 au texte N° TA0216 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement introduit par le Sénat en première lecture est un amendement de coordination avec l'amendement qui propose la suppression de l'article 12 du projet de loi, afin de maintenir la phase de conciliation dans la procédure de divorce contentieux. Le 1° du I de l'article 2, que cet amendement propose de supprimer, revient sur l'interdiction faite au juge, prévue au premier alinéa de l'article 22-1 de la loi du 8 février 1995, de désigner un médiateur pour procéder à ces tentatives de conciliation, préalables à l'instance.

Amendement N° 142 au texte N° TA0216 - Article 3 (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture concernant l'obligation de certification par le ministère de la justice des plates-formes en ligne de conciliation, de médiation, d'arbitrage ou d'aide à la saisine des juridictions, afin d'assurer la protection des justiciables en garantissant la qualité des services proposés. Alinéas 10 à 13 Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés : « Art. 4-7. - Pour pouvoir être proposés au public, les services mentionnés aux articles 4-1, 4-2 et 4-4 doivent être certifiés par le garde des sceaux, ministre de la justice.

Amendement N° 143 au texte N° TA0216 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture. Il revient sur l'attribution exclusive aux notaires de la compétence de recueillir le consentement du couple qui recourt à une assistance médicale à la

procréation avec tiers donneur. Actuellement, ce consentement peut être recueilli tant par le notaire que par le juge.

Amendement N° 154 au texte N° TA0216 - Article 48 (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer les dispositions relatives à la peine de détention à domicile sous surveillance électronique. Cette peine autonome n'apporte aucune plus-value par rapport au placement sous surveillance électronique, modalité d'aménagement d'une peine d'emprisonnement, au régime bien plus souple.

Amendement N° 140 au texte N° TA0216 - Article 1er bis (Rejeté)

Le présent amendement reprend ce que le Sénat avait adopté en première lecture. Il a pour objet de programmer la progression du nombre de conciliateurs de justice pour la période 2019-2022. Déjà adoptée par le Sénat dans la proposition de loi d'orientation et de programmation pour le redressement de la justice, cette disposition traduit la proposition n° 64 du rapport de la mission d'information de la commission des lois sur le redressement de la justice.

Amendement N° 153 au texte N° TA0216 - Article 45 ter (Rejeté)

Cet article adopté en première lecture au Sénat vise à étendre la possibilité de prononcer, en tant que peine complémentaire, un suivi socio-judiciaire à l'ensemble des infractions délictuelles et criminelles afin d'éviter les sorties d'incarcération dites « sèches », c'est-à-dire sans suivi renforcé ou retour progressif à la liberté, génératrices de récidive. Il vise également à étendre le champ d'application du suivi socio-judiciaire afin d'en faire une peine complémentaire et générale permettant d'accompagner toutes les sorties de détention.

Amendement N° 147 au texte N° TA0216 - Article 19 (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture concernant la mise à disposition du public des décisions de justice, afin de garantir le respect de la vie privée des personnes mentionnées dans les décisions et de prévenir tout risque de ré-identification des magistrats, des fonctionnaires de greffe, des parties et des personnes citées dans les décisions, ainsi que tout risque d'atteinte à la liberté d'appréciation des magistrats et à l'impartialité des juridictions.

Amendement N° 191 au texte N° TA0216 - Article 53 (Rejeté)

Cet amendement issu de la nouvelle lecture du Sénat vise à rétablir le texte adopté par le Sénat en première lecture concernant la mise en place d'un mécanisme d'encadrement de toute modification de la carte judiciaire, associant les chefs de cour et les élus départementaux. En effet, l'article 53 prévoit la fusion du tribunal de grande instance avec les tribunaux d'instance de son ressort en instaurant la dénomination nouvelle de tribunal judiciaire en lieu et place de celle de tribunal de première instance.

[Amendement N° 166 au texte N° TA0216 - Article 54 \(Rejeté\)](#)

Cet article supprime l'expérimentation prévue par le projet de loi concernant les cours d'appel. Outre qu'elle serait source de complexité, qu'elle ne présenterait qu'une faible utilité pour le justiciable et qu'elle créerait entre les chefs de cour une hiérarchisation qui n'aurait sans doute que peu d'effets concrets en termes d'amélioration du fonctionnement de la justice, une telle expérimentation est prématurée.

TEXTE N°1629 « Pour une école de la confiance »

[Amendement N° 3 au texte N° 1629 - Article 4 \(Adopté\)](#)

Il s'agit d'un amendement rédactionnel visant à préciser que les ressources en question seront attribuées directement à la collectivité ayant la charge de la scolarisation : soit la commune, qui peut assumer directement la compétence ou la confier à un syndicat intercommunal, soit à l'intercommunalité qui peut s'être vu délégué la compétence par la commune.

[Amendement N° 12 au texte N° 1629 - Après l'article 24 \(Rejeté\)](#)

Il est important de revaloriser la fonction de directeur d'école et de leur apporter la reconnaissance qu'ils attendent. Cet amendement propose donc que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'opportunité de créer un statut des directeurs d'école. L'été dernier, la mission flash sur les directeurs d'école que j'ai conduite proposait de professionnaliser cette fonction en créant un véritable statut de directeur d'école, avec un recrutement par concours ou une validation des acquis de l'expérience pour les directeurs déjà en poste ainsi qu'une formation initiale et continue.

[Amendement N° 881 au texte N° 1629 - Après l'article 24 \(Rejeté\)](#)

Cette mesure fait partie des préconisations émises par les députées en charge de la « mission flash sur la déscolarisation ». Il paraît totalement discriminatoire que les familles dont les enfants sont instruits à domicile, ne puissent recevoir l'Allocation de Rentrée Scolaire, tout comme pour les familles qui scolarisent

leurs enfants en établissement sous contrat. Le Gouvernement remet au Parlement avant le 31 décembre 2019 un rapport sur la mise en place d'une allocation de rentrée scolaire pour les familles dont les enfants sont instruits à domicile.

Amendement N° 61 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Quatre rapports ou études ont été édités depuis 2011 : un par la Cour des comptes (Contribution à l'évaluation de de la médecine scolaire, 6 octobre 2011), un par le Sénat (étude de législation comparée n° 219, décembre 2011, La médecine scolaire et la santé à l'école), un par l'Assemblée nationale (n° 3968, XIIIe législature, 17 novembre 2011) et un par l'académie de médecine (La médecine scolaire en France, 24 octobre 2017) pour dénoncer la régression de la mise en place de la médecine scolaire. Celle-ci concerne plus de 12 millions d'élèves.

Amendement N° 509 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

L'éducation au numérique et l'instauration du service public de l'enseignement numérique doit faire l'objet d'une évaluation, notamment afin de s'assurer que les territoires ruraux ne sont pas défavorisés dans ce domaine par rapport aux zones urbaines. Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le bilan du développement de l'éducation au numérique à l'école.

Amendement N° 190 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Cet amendement demande un rapport sur la situation concernant la scolarité des enfants en situation de handicap, ainsi que les difficultés rencontrées par leurs accompagnants. Le nombre d'élèves en situation de handicap scolarisés en milieu ordinaire est passé d'environ 100 000 en 2006 à plus de 320 000 en 2017. Pour autant, au-delà de ces chiffres, la qualité de la scolarisation et des accompagnements proposés ne répondent ni aux attentes des familles ni aux exigences de l'article 24 de la Convention de l'ONU, ratifiée par la France en 2010.

Amendement N° 33 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Les auxiliaires de vie scolaire ainsi que les personnels qui accompagnent les élèves en situation de handicap sont actuellement recrutés sur des contrats précaires et à temps partiel. Ils ne disposent pas de véritable formation et de perspectives d'évolution de carrière. Cela constitue un obstacle majeur pour un accompagnement pérenne et professionnel de ces élèves et pour la mise en place d'une école inclusive. Force est de constater que de nombreux enfants en

situation de handicap n'ont pas pu bénéficier d'un accompagnant à la rentrée 2018-2019.

Amendement N° 400 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

La création d'un nouveau conseil d'évaluation de l'école, qui a pour objectif d'intégrer en partie les attributions actuelles du Conseil national d'évaluation du système scolaire. Il entraînera également plusieurs changements au sein de l'organisation et au niveau des dispositifs d'évaluation et de contrôle. Il paraît donc primordial que le Gouvernement puisse transmettre un rapport qui déterminera les travaux de l'année, les améliorations ou les difficultés que ce nouveau conseil aura apportées ou rencontrées, afin d'en évaluer la légitimité et l'utilité.

Amendement N° 38 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

La loi du 11 février 2005 a posé le principe de la scolarisation des enfants handicapés qui doivent pouvoir s'intégrer en milieu scolaire ordinaire. Il importe de disposer d'un état des lieux précis sur les moyens accordés à cet objectif prioritaire . Le Gouvernement remet au Parlement avant, le 31 décembre 2019, un rapport sur le bilan et les moyens consacrés à la scolarisation en milieu ordinaire des élèves en situation de handicap.

Amendement N° 42 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

La reconnaissance constitutionnelle des langues régionales à l'initiative des auteurs du présent amendement, opérée par la récente révision constitutionnelle du 23 juillet 2008, implique que leur soit donné un cadre législatif et que soient créés les outils juridiques nécessaires à leur sauvegarde. Par le nouvel article 75-1, le Constituant a reconnu que la sauvegarde des langues régionales n'était pas seulement l'affaire de leurs locuteurs, mais concerne la collectivité nationale dans son ensemble car ces langues constituent un patrimoine commun à l'ensemble de la France.

Amendement N° 114 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Il est nécessaire d'avoir des informations au plus près de la réalité sur les contrôles de l'instruction à domicile. Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'effectivité des contrôles à domicile prévus à l'article L. 131-10 du code de l'éducation. Il fait état du nombre de contrôles effectués, du nombre de cas signalés par rapport à l'instruction dispensée, du nombre de sanctions prises.

TEXTE N°1558 « Référendums d'initiative citoyenne »

Amendement N° 1 au texte N° 1558 - Article 3 (Sort indéfini)

Le présent amendement vise à exclure les lois de finances et les lois de financement de la sécurité sociale du champ de référendum abrogatif. L'abrogation en cours d'année d'une loi de finances ou d'une loi de financement de la sécurité sociale rendrait en effet sans fondement juridique les dépenses de l'État ou des organismes de sécurité sociale et porterait atteinte au bon fonctionnement des services publics. Cette exclusion des textes budgétaires est d'ailleurs appliquée dans d'autres États admettant le référendum d'initiative citoyenne.

Amendement N° 2 au texte N° 1558 - Article 3 (Sort indéfini)

Le présent amendement vise à exclure les budgets des collectivités territoriales du champ de référendum abrogatif. L'abrogation en cours d'année du budget d'une collectivité rendrait sans fondement juridique les dépenses de cette collectivité et porterait atteinte au bon fonctionnement des services publics locaux. Cette exclusion des textes budgétaires est d'ailleurs appliquée dans d'autres États admettant le référendum d'initiative citoyenne. Ainsi l'article 75 de la constitution italienne dispose que les lois fiscales ou budgétaires ne peuvent pas faire l'objet de demandes d'abrogation.

Amendement N° 3 au texte N° 1558 - Article 5 (Sort indéfini)

L'article 5 de cette proposition de loi vise à instituer un référendum d'initiative citoyenne constituant, plus précisément un référendum national relatif à la convocation d'une Assemblée constituante. Il reprend une revendication désormais connue de la France insoumise visant à instaurer une VIème République et a pour objectif de contourner les procédures de révision de la Vème République fixées par le texte à l'article 86 et par l'usage à l'article 11, puisque depuis 1962 un référendum sur l'organisation des pouvoirs publics est admis pour réformer notre texte suprême.

TEXTE N°1629 « Pour une école de la confiance »

Amendement N° 222 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Retiré avant séance)

L'article L. 131-2 du code de l'éducation issu de la loi met en place un service public de l'enseignement numérique et de l'enseignement à distance. Ce service public de l'enseignement numérique prolonge l'offre des enseignements qui

sont dispensés dans l'établissement et de faciliter la mise en œuvre d'une aide personnalisée aux élèves. Il met aussi à disposition des enseignants des ressources pédagogiques, des outils de suivi de leurs élèves et de communication avec leur famille, ainsi que des contenus et services destinés à leur formation initiale et continue et permet d'assurer l'instruction des enfants qui ne peuvent être scolarisés en établissement.

Amendement N° 512 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La mise en place de l'uniforme dans les écoles primaires permettra de réduire les inégalités sociales entre les enfants et d'éviter les situations de compétition entre ceux qui portent par exemple de vêtements de marque ou considérés comme « à la mode » et ceux qui n'en portent pas. Cela facilitera les relations entre les enfants, et soulagera les parents qui n'auront pas à se préoccuper du « style » vestimentaire de leur enfant et de ses conséquences sur ses rapports aux autres. De plus, l'uniforme permet de lutter contre les tenues cultuelles et d'imposer le respect du principe de laïcité dans l'école.

Amendement N° 119 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Au moment où notre pays voit certains de ses enfants se détourner des valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité qui fondent notre République, il est essentiel et urgent de les réaffirmer au sein de l'école, pour les plus jeunes, dès l'enseignement du premier degré.

Amendement N° 47 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La force d'un pays est dans sa jeunesse, toute sa jeunesse. Il ne faut oublier aucun enfant. Cette école, attentive à chacun, c'est le socle fondamental de la République. L'école n'est pas seulement le lieu des savoirs académiques. Elle doit néanmoins assurer immédiatement et impérativement la transmission du bagage fondamental pour donner en suite à chacun la liberté de choisir sa voix, dans les études, dans la vie professionnelle et dans la vie citoyenne.

Amendement N° 965 au texte N° 1629 - Article 5 bis (Rejeté)

L'amendement AC485 qui ajoutait cette mention, précise que les maires sont désormais encouragés à effectuer un signalement s'ils suspectent une insuffisance d'instruction. Cet amendement était destiné à retrouver les enfants « hors radar », c'est-à-dire les enfants non scolarisés et non déclarés en instruction en famille. Or, il s'inscrira dans un texte qui permet une autre interprétation : « L'autorité de l'État compétente ou le maire en matière d'éducation saisit le procureur de la République des faits constitutifs d'infraction aux dispositions du présent chapitre . » Le chapitre en question est tout simplement celui de l'obligation d'instruction.

Amendement N° 235 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

La réussite d'un enfant intellectuellement précoce ou manifestant des aptitudes particulières nécessite parfois des aménagements particuliers de son parcours scolaire tels que les prévoit le code de l'Éducation dans son article L. 321-4. Cet article L 321-4 issu de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'École de 2007, dispose que « Des aménagements appropriés sont prévus au profit des élèves intellectuellement précoces ou manifestant des aptitudes particulières, afin de leur permettre de développer pleinement leurs potentialités » et que « la scolarité peut être accélérée en fonction du rythme d'apprentissage de l'élève. ».

Amendement N° 391 au texte N° 1629 - Article 13 (Rejeté)

Les fichiers FSPRT et S, sous-catégories du fichier des personnes recherchées, concernent des individus radicalisés et/ou qui menacent la sécurité publique et la sûreté de l'État. De tels individus n'ont évidemment rien à faire à la tête ou au sein d'un établissement scolaire ou de formation.

Amendement N° 304 au texte N° 1629 - Article 11 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains traduit une demande forte de la part de nombreux acteurs de la communauté éducative. Premièrement, il réaffirme le rôle premier des INSPE qui est de former les futurs professeurs afin que ceux-ci maîtrisent les savoirs fondamentaux et sachent les transmettre à leurs élèves. Deuxièmement, il supprime la référence à la « promotion des méthodes pédagogiques innovantes ». Les désastres provoqués par certaines pédagogies innovantes comme les méthodes dites « globale » ou « mixte » ne sont plus à démontrer.

Amendement N° 186 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

L'objectif de ce projet de loi est d'instaurer une école de la confiance, portant une double promesse : l'élévation du niveau général des élèves et la justice sociale. Afin de permettre une véritable égalité entre tous les enfants de France, sans distinction aucune, l'école doit porter les valeurs de l'inclusion, en particulier pour les enfants en situation de handicap.

Amendement N° 228 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

L'article L. 721-2 du code de l'éducation dispose que les écoles supérieures du professorat et de l'éducation exercent les missions suivantes organisent et assurent les actions de formation initiale des étudiants se destinant aux métiers du professorat et de l'éducation et des personnels enseignants et d'éducation stagiaires, dans le cadre des orientations définies par l'État. Il

ajoute que ces actions comportent des enseignements communs permettant l'acquisition d'une culture professionnelle partagée et des enseignements spécifiques en fonction des métiers, des disciplines et des niveaux d'enseignement.

Amendement N° 500 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Non soutenu)

Connaître une discipline n'est pas synonyme de savoir l'enseigner, et la question de la professionnalisation dans ce domaine est prégnante. Cette question n'est pas abordée par le projet de loi qui se borne à simplement modifier le nom des ESPE ainsi que la nomination des directeurs et à prévoir un « référentiel de formation », sans donner de précisions sur la nature de cette formation. Il pourrait être extrêmement enrichissant pour les personnes qui se destinent aux métiers de l'enseignement de bénéficier d'une formation spécifique sur la manière de préparer et de dispenser un cours.

Amendement N° 4 au texte N° 1629 - Article 8 (Rejeté)

Le présent article traitant de la possibilité d'expérimenter au sein de l'École de la République, cet amendement propose d'envisager, dans le cadre d'une expérimentation, que le projet d'école comprenne une passerelle ou un lien avec le monde de l'entreprise. L'apprentissage est, dès l'âge de 14 ans, une voie d'excellence et il apparaît souhaitable de pouvoir anticiper cette proximité avec le monde de l'entreprise ce dès le plus jeune âge.

Amendement N° 502 2ème rectific. au texte N° 1629 - Article 12 bis (Adopté)

Cet amendement vise à prévoir que les futurs instituts nationaux supérieurs du professorat et de l'éducation (INSPE) organisent des formations de sensibilisation aux enjeux de la scolarisation des élèves à haut potentiel, dits également « intellectuellement précoces », comme elles le font concernant les élèves en situation de handicap. Cette proposition découle des travaux de la mission flash sur la précocité et les troubles qui y sont associés, qui a présenté ses travaux devant la commission des Affaires culturelles et de l'éducation le 22 janvier 2019.

Amendement N° 230 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

La réussite d'un enfant intellectuellement précoce ou manifestant des aptitudes particulières nécessite parfois des aménagements particuliers de son parcours scolaire tels que les prévoit le code de l'Éducation dans son article L. 321-4. Cet article L 321-4 issu de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'École de 2007, dispose que « Des aménagements appropriés sont prévus au profit des élèves intellectuellement précoces ou manifestant des aptitudes particulières, afin de leur permettre de développer pleinement leurs

potentialités » et que « la scolarité peut être accélérée en fonction du rythme d'apprentissage de l'élève. »

Amendement N° 185 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

Selon l'Agence Française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), 6,2 % des enfants en âge scolaire sont atteints d'allergies alimentaires. Et ce chiffre ne cesse d'augmenter. Le nombre de formes sévères d'allergies alimentaires aurait ainsi été multiplié par cinq depuis les années 1980. Parmi les aliments les plus souvent incriminés, l'œuf figure en première place chez les enfants (34 % des cas), devant l'arachide (25 %), le lait (8 %) et le poisson (5 %).

Amendement N° 303 au texte N° 1629 - Article 10 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains supprime le remplacement du nom des actuelles « Ecoles supérieures du professorat et de l'éducation » remplacées par les nouveaux « Institut nationaux supérieurs du professorat et de l'éducation ». L'article ajoute aussi un « référentiel de formation » arrêté par les ministres en charge de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur. Ce changement de nom des ESPE a été reconnu par plusieurs acteurs comme inutile. Les ESPE ont été créées en 2013 par la loi pour la refondation de l'école et remplacent les « IUFM ».

Amendement N° 302 au texte N° 1629 - Article 9 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à améliorer le conseil d'évaluation de l'école que crée ce projet de loi afin de donner toute son importance à la politique française en matière d'éducation. Sur le diagnostic de l'école de notre République, les points de vue varient, des observateurs les plus catastrophistes aux commentateurs les plus enthousiastes. Si l'on se fie aux tendances observées dans les pays de l'OCDE, des progrès ont été enregistrés et constituent des acquis précieux mais ils sont largement insuffisants.

Amendement N° 48 au texte N° 1629 - Après l'article 9 (Rejeté)

Les débouchés en termes d'emplois et de métiers des formations sont des critères importants pour les jeunes et leur famille lors du processus d'orientation. A cet égard, les établissements d'enseignement scolaire doivent faire connaître, comme cela est prévu à l'article L. 612-1 du code de l'éducation pour les établissements d'enseignement supérieurs, des statistiques comportant des indicateurs de réussite aux examens et aux diplômes qu'ils délivrent, de poursuite d'études et d'insertion professionnelle. L'évaluation de l'insertion professionnelle des diplômés doit être rendue systématique pour toutes les formations.

Amendement N° 229 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

Aux termes de l'article L. 721-2 du code de l'éducation, les écoles supérieures du professorat et de l'éducation exercent notamment les missions suivantes : - l'organisation des actions de formation initiale des étudiants se destinant aux métiers du professorat et de l'éducation et des personnels enseignants et d'éducation stagiaires dans le cadre des orientations définies par l'État ; - l'organisation des actions de formation continue des personnels enseignants du premier et du second degrés et des personnels d'éducation ; - la participation à la formation initiale et continue des personnels enseignants-chercheurs et enseignants de l'enseignement supérieur...

Amendement N° 362 au texte N° 1629 - Article 9 (Rejeté)

Le présent projet de loi contient une idée intéressante : l'évaluation. Mais pour que celle-ci soit pleinement opérante, il faut que le conseil en charge soit autant que possible indépendant du pouvoir politique et administratif. Sans quoi l'on risque de se priver de réflexions et de propositions innovantes, mais surtout de critiques constructives, et de basculer dans l'autoévaluation. Cet amendement vise à s'assurer que les 6 personnalités choisies par le ministre soient indépendantes et à supprimer la présence au sein du conseil des 4 représentants du ministre de l'Education nationale.

Amendement N° 231 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

L'article L. 721-2 du code de l'éducation dispose que les écoles supérieures du professorat et de l'éducation organisent et, avec les composantes, établissements et autres partenaires mentionnés à la première phrase du dernier alinéa du présent article, assurent les actions de formation initiale des étudiants se destinant aux métiers du professorat et de l'éducation et des personnels enseignants et d'éducation stagiaires, dans le cadre des orientations définies par l'État. Cette formation ne saurait, être éloignée des réalités et des besoins des entreprises.

Amendement N° 401 au texte N° 1629 - Article 10 (Rejeté)

Si l'un des objectifs de ce projet de loi est d'inspirer l'action quotidienne des professeurs, le Gouvernement se doit de les écouter. En effet, si la formation de ces derniers est effectivement à améliorer, afin qu'elle réponde aux enjeux actuels que rencontre le système scolaire, elle ne doit pas se faire sans une consultation des premiers concernés. Les enseignants sont en mesure de pouvoir apporter un réel retour de terrain quant aux besoins et nécessités qu'ils y rencontrent.

Amendement N° 51 rectifié au texte N° 1629 - Article 12 bis (Adopté)

Il est indispensable de faire appel à des professionnels issus des milieux économiques pour préparer les enseignants à exercer au mieux leur mission d'orientation auprès des élèves ainsi que leur mission dans le cadre d'action de coopération internationale.

Amendement N° 50 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

Il est indispensable que les enseignants qui interviennent dans le processus d'orientation soient préparés, dès leur formation initiale, à cette mission d'orientation et bénéficient eux-mêmes d'actions de sensibilisation et de formation pour faire découvrir aux élèves le monde économique et professionnel, notamment par une connaissance du marché du travail, des professions et des métiers, du rôle et du fonctionnement des entreprises ainsi que des modalités et des perspectives d'insertion professionnelle.

Amendement N° 507 au texte N° 1629 - Après l'article 14 (Rejeté)

L'éducation prioritaire s'appuie sur des Réseaux d'éducation prioritaire : les REP et les REP+. Les professeurs des écoles qui débutent dans le métier sont souvent affectés dans des REP et les REP+ pour pallier le manque d'effectifs dans ces territoires. Or la plupart d'entre eux n'ont ni la formation ni les outils (éducatifs, psychologiques,) suffisants pour assurer le suivi de certains élèves en très grande difficulté scolaire, ou pour faire face à des élèves aux comportements parfois extrêmement irrespectueux voire violents.

Amendement N° 14 au texte N° 1629 - Article 18 (Rejeté)

Si la redynamisation du fonctionnement de ces instances est attendue notamment par les élus locaux, qui les considèrent pour la plupart comme des chambres d'enregistrement des décisions du directeur académique, il ne paraît pas pertinent de passer par la voie d'ordonnance. En outre, la volonté d'une meilleure prise en compte de l'évolution des compétences des collectivités territoriales doit être au préalable clarifié, en concertation avec les associations d'élus.

Amendement N° 213 au texte N° 1629 - Article 14 (Rejeté)

Pour que l'école de la République puisse accompagner des parcours scolaires de qualité pour tous ses élèves, notamment et surtout ceux qui se trouvent en situation de handicap, avec des réponses ajustées et adaptées aux besoins éducatifs particuliers, il me semble nécessaire de subordonner la délivrance de l'autorisation d'exercer des fonctions pédagogiques, d'enseignement ou d'éducation à la condition de détention par les assistants d'éducation d'une qualification les rendant aptes à exercer de telles responsabilités.

Amendement N° 32 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Se comprend par son texte même. L'extension de l'accueil des enfants, compte tenu de ses conséquences pour les collectivités territoriales, fait l'objet d'un rapport annuel préalable élaboré avec l'Association des maires de France, l'Association des maires des grandes villes de France, l'Assemblée des départements de France et l'Association des régions de France et soumis, pour information, au Parlement.

Amendement N° 34 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Les enfants sourds et leurs parents ont le sentiment d'être les abandonnés du système scolaire et les oubliés de « réussite pour tous ». Or, il y a urgence à agir car de nombreux enfants sourds sont actuellement en danger. Il devient nécessaire de garantir les droits à l'éducation des enfants sourds et de favoriser à l'échelle nationale les écoles bilingues français/Langues des Signes Française, afin de rendre accessible les contenus scolaires pour les enfants sourds.

Amendement N° 53 au texte N° 1629 - Article 23 (Rejeté)

Cet alinéa supprime une référence à un alinéa qui va être supprimé par le présent projet de loi. Or, la référence à cet alinéa dans l'article L. 442-20 n'était pas inutile, dans la mesure où elle permettait de d'assurer d'un parallélisme pour la possibilité d'accueil des enfants de moins de 3 ans dans les écoles privées associées à l'État par contrat.

Amendement N° 125 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

Le présent amendement reprend une proposition des élèves de classe de CM2 de l'école élémentaire la Pinède de Cagnes-sur-mer. Ces jeunes souhaitent que les menus scolaires comportent le nom complet de chaque aliment proposé et non plus sa seule appellation générique comme c'est souvent le cas aujourd'hui. L'appellation générique des aliments ne leur permet pas de prendre en considération leur spécificité . A titre d'exemple, sous l'appellation générique « pomme », il y a la « pomme golden », la « pomme reinette »... Cette mesure permettrait donc aux jeunes de mieux appréhender la biodiversité.

Amendement N° 197 au texte N° 1629 - Après l'article 24 (Rejeté)

En France, ce sont plus d'un million de malades qui peuvent être soignés, chaque année, grâce aux dons du sang. Les globules rouges permettent de traiter les malades souffrant d'anémie, les plaquettes sont utilisées en transfusion contre la leucémie, le plasma est utilisé pour soigner les grands brûlés. C'est pourquoi le don du sang fût déclaré « grande cause nationale » en 2009. La filière du sang

en France s'est construite à partir des années 1990 en réponse à plusieurs crises sanitaires, en particulier la crise dite du sang contaminé.

Amendement N° 398 au texte N° 1629 - Après l'article 12 (Rejeté)

Les derniers chiffres des enquêtes Timms, Pisa et Pirls révèlent que la maîtrise des fondamentaux par les élèves français est non seulement très insuffisante mais également très inquiétante pour l'avenir de ces derniers. Le Ministre de l'éducation nationale actuel a déclaré mettre une priorité sur l'apprentissage des savoirs fondamentaux : lire, compter. Ainsi, quatre circulaires sont parues en avril 2018 pour renforcer l'apprentissage de ces matières et mieux accompagner les enseignants. Aujourd'hui, en primaire, une opération peut être enseignée de plusieurs manières différentes.

Amendement N° 102 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Adopté)

Il est indispensable que le cadre scolaire soit le lieu privilégié au sein duquel les jeunes apprennent à respecter les valeurs de la République. Aussi, le présent amendement propose d'afficher le drapeau français dans les classes des écoles de la République. L'objectif est de rappeler symboliquement l'attachement de l'école aux valeurs de la République.

Amendement N° 198 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Pour redonner confiance en l'école, le projet de loi doit porter haut et fort les symboles de la République. Avec la mise en place des lois Ferry rendant l'enseignement primaire gratuit et obligatoire jusqu'à 13 ans (1881-1882), les communes ont reçu l'obligation de se doter d'une école publique laïque. Aujourd'hui, force est de constater que, dans de trop nombreux établissements, les élèves n'ont plus l'impression d'être dans un sanctuaire républicain. Les comportements communautaristes, les atteintes à l'autorité, les manifestations du rejet de la République s'y multiplient.

Amendement N° 117 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Au moment où notre pays voit certains de ses enfants se détourner des valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité qui fondent notre République, il est essentiel et urgent de les réaffirmer au sein de l'école, pour les plus jeunes, dès l'enseignement du premier degré. L'école doit être le lieu où se forme le sentiment d'appartenance à notre communauté nationale et à la République française et ce socle commun des connaissances, fondateur, doit prendre une part plus importante dans notre système éducatif au travers de mesures simples, efficaces, rapidement applicables, permettant la transmission à nos enfants, dès le plus jeune âge, de cet attachement aux symboles ...

Amendement N° 122 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

À l'heure de la montée de l'individualisme, de la défiance d'une partie de nos enfants à l'égard de nos institutions, de l'autorité familiale et du détournement des valeurs de la République par certains d'entre eux, il est nécessaire et urgent de proposer des solutions pour lutter contre la crise de la citoyenneté qui les touche particulièrement. Pour ce faire, il s'impose de mettre en œuvre des mesures fortes et symboliques visant à redonner à nos jeunes l'amour de la France, la fierté d'appartenir à cette grande Nation et le sentiment de partager une communauté de destin.

Amendement N° 124 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Par le présent amendement, nous proposons d'instaurer dans chaque établissement scolaire le port d'une tenue vestimentaire qui lui est spécifique car, aujourd'hui, force est de constater que les inégalités socio-culturelles se creusent à l'école. Pour pallier cette dégradation, le port d'une tenue vestimentaire commune à l'établissement scolaire est un dispositif efficace : elle atténue fortement le problème de la compétition des marques et masque donc les inégalités sociales, et elle permet de lutter contre les tenues culturelles et donc de garantir la laïcité. L'élève sera alors fier de représenter son établissement et de le valoriser.

Amendement N° 199 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Pour redonner confiance en l'école, le projet de loi doit porter haut et fort les symboles de la République. Avec la mise en place des lois Ferry rendant l'enseignement primaire gratuit et obligatoire jusqu'à 13 ans (1881-1882), les communes ont reçu l'obligation de se doter d'une école publique laïque. Aujourd'hui, force est de constater que, dans de trop nombreux établissements, les élèves n'ont plus l'impression d'être dans un sanctuaire républicain. Les comportements communautaristes, les atteintes à l'autorité, les manifestations du rejet de la République s'y multiplient.

Amendement N° 193 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La sensibilisation des élèves à la biodiversité va dans le sens du projet de loi une école de la confiance, qui est de se projeter vers l'avenir : renforcer l'ouverture de notre école sur le monde. L'article 2 de la charte de l'environnement de 2004 proclame que : « toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement » et que l'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.

Amendement N° 402 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Il est primordial que les enfants puissent se sentir égaux à l'école et cela peut passer par leur tenue vestimentaire. Si certains y voient une perte de liberté d'expression ou d'intervention dans l'éducation des jeunes enfants, d'autres y voient un aboutissement d'un des fondements même de la République, celui de l'égalité. Cependant, il paraît complexe de l'imposer à tous les établissements. C'est pourquoi il est intéressant de laisser l'opportunité au conseil de l'école, en association avec les enseignants, les éducateurs et les parents, de décider ou non du port de l'uniforme au sein de l'école.

Amendement N° 173 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'article 2 de la Constitution du 4 octobre 1958 proclame : « L'emblème national est le drapeau tricolore, bleu, blanc, rouge. L'hymne national est la Marseillaise. La devise de la République est Liberté, Égalité, Fraternité ». De ces symboles fondateurs de la République, seul l'hymne national n'a pas encore trouvé pleinement sa place à l'école. Et de fait nulle instruction n'est donnée aux professeurs d'enseigner spécifiquement la Marseillaise aux écoliers, aux collégiens et aux lycéens.

Amendement N° 192 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La sensibilisation des élèves à la biodiversité va dans le sens du projet de loi une école de la confiance, qui est de se projeter vers l'avenir : renforcer l'ouverture de notre école sur le monde. L'article 2 de la charte de l'environnement de 2004 proclame que : « toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement » et que l'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.

Amendement N° 174 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Rendre obligatoire le port d'une tenue commune - blouse ou uniforme - à l'école constituerait un moyen efficace d'estomper les différences sociales, de lutter contre le diktat de l'apparence et de marquer l'appartenance de tous à la même communauté éducative. Il faut, y compris de façon symbolique, rétablir l'idée selon laquelle l'école est un lieu spécifique de la République où l'égalité des chances, la discipline et le sens du collectif l'emportent sur l'individualisme, les discriminations et tensions sociales qui traversent le monde extérieur.

Amendement N° 101 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'objectif de cet amendement est de prévoir l'instauration d'un uniforme dans les écoles et les collèges. Les modalités précises seraient déterminées dans le règlement intérieur de chaque établissement. L'école de la République doit être avant tout le lieu de la transmission des savoirs. Le port de l'uniforme

permettrait d'estomper les différences sociales entre les enfants. De plus, alors que le milieu scolaire et les enfants doivent être particulièrement protégés des tensions communautaristes, le port de l'uniforme permettrait de mettre fin à toute prescription religieuse dans les tenues vestimentaires.

Amendement N° 20 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Les risques liés au numérique sont importants. Ils peuvent aller de l'exposition trop importante aux matériels non appropriés aux enfants à une mauvaise utilisation des réseaux sociaux ou des messageries instantanées pouvant mettre en péril la sécurité des enfants et adolescents. Alors que notre société a de plus en plus recours au numérique et à Internet, l'enseignement du numérique doit absolument comprendre un volet prévention permettant d'éduquer les enfants aux d'Internet et du numérique.

Amendement N° 22 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Manque de sommeil, nervosité, ultra-sollicitation, zapping, intrusion publicitaire, risque d'addiction sont des effets bien connus de l'abus de supports électroniques. Il convient donc de sensibiliser les élèves dès leur plus jeune âge aux risques d'un usage immodéré des supports électronique et de leur apprendre à en sélectionner les contenus.

Amendement N° 19 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Cet amendement précise la notion de respect des choix éducatifs des parents, rappelant ainsi que ces derniers sont les premiers éducateurs de leurs enfants. Le respect de la liberté d'opinion est d'ordre constitutionnel.

Amendement N° 195 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Simple d'utilisation, ouverts sur le partage d'informations et chronophages, les réseaux sociaux et les plates-formes communautaires dans leur ensemble, doivent être considérés avec une attention toute particulière. Selon une étude de la CNIL sur les pratiques des enfants sur les réseaux sociaux, 48 % des 8 - 17 ans ont un compte Facebook, auquel ils se connectent dans 73 % des cas seuls, depuis un ordinateur ou un smartphone. Le réseau social est un espace plutôt civilisé mais les risques y sont démultipliés par la résonance d'Internet. 18 % des 8-17 ans y ont déjà été insultés.

Amendement N° 223 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'article L. 131-2 du code de l'éducation issu de la loi met en place un service public de l'enseignement numérique et de l'enseignement à distance. Ce service public de l'enseignement numérique prolonge l'offre des enseignements qui

sont dispensés dans l'établissement et de faciliter la mise en œuvre d'une aide personnalisée aux élèves. Il met aussi à disposition des enseignants des ressources pédagogiques, des outils de suivi de leurs élèves et de communication avec leur famille, ainsi que des contenus et services destinés à leur formation initiale et continue et permet d'assurer l'instruction des enfants qui ne peuvent être scolarisés en établissement.

[Amendement N° 1078 au texte N° 1629 - Après l'article 6 \(Retiré avant séance\)](#)

Les territoires d'outre-mer contribuent par leurs langues à la richesse linguistique et au patrimoine de la nation. Comme le souligne le site Eduscol du Ministère de l'éducation nationale, « de nombreuses études soulignent en effet que l'apprentissage d'une langue de patrimoine se traduit par une amélioration des performances langagières des élèves, qu'elle favorise la maîtrise des grandes langues de communication mondiale, qu'elle participe à l'intégration dans la communauté nationale et internationale ».

[Amendement N° 28 au texte N° 1629 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet article prévoit d'abaisser l'âge de début de l'obligation d'instruction à trois ans. La scolarisation est actuellement obligatoire à partir de 6 ans. Une telle disposition apparaît totalement symbolique. En effet, l'immense majorité des enfants âgés de trois ans fréquentent l'école maternelle : ils étaient plus de 795 000 à la rentrée 2016. Seuls 19740 n'avaient pas intégrés la petite section, soit moins de 2,4 % d'une classe d'âge.

[Amendement N° 514 au texte N° 1629 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Se comprend par son texte même. Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :« Une rentrée en cours d'année peut être envisagée pour les enfants qui n'ont pas atteint l'âge de trois ans le jour de la rentrée. »

[Amendement N° 27 au texte N° 1629 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. À l'alinéa 2, substituer au mot :« trois »le mot :« cinq ».

[Amendement N° 30 au texte N° 1629 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. À la fin de l'alinéa 3, substituer au mot :« trois »le mot :« cinq ».

[Amendement N° 2 au texte N° 1629 - Article 2 \(Non soutenu\)](#)

Le présent amendement vise à conjuguer l'intérêt d'une scolarisation précoce des enfants avec la nécessité de tenir compte du choix des parents de juger pertinent ou non une scolarisation de leur enfant avant l'âge de quatre ans.

Amendement N° 625 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

La nouvelle rédaction de l'article L131-10 en cas de contrôle insuffisant ne prend plus en compte les modifications d'instruction que le parent peut apporter entre les deux contrôles. Le présent amendement a pour objectif de rouvrir cette possibilité d'amélioration.

Amendement N° 957 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

En l'état actuel de l'écriture de l'article de loi, le texte maintient un traitement inégalitaire entre les instructeurs de France (instruction en famille, établissements hors contrat et établissements sous contrat), au regard des articles L131-10, 442-3 et D 332-5 du Code de l'éducation, contraire à la liberté d'enseignement. En effet, le contrôle dans sa rédaction actuelle porte directement sur la maîtrise par l'enfant de chacun des domaines du socle, alors que les établissements scolaires doivent seulement permettre à l'enfant cette même acquisition, soit une obligation de moyens et non de résultats.

Amendement N° 959 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

Afin de garantir une réflexion complète sur toutes les modalités du contrôle et la prise en compte des dispositions déjà inscrites dans les itérations actuelles du Code de l'Éducation, l'article L-131-10 est rédigé de manière à s'assurer du recours au Conseil d'État pour la rédaction d'un décret qui régit toutes les modalités de contrôle de l'instruction dispensée dans la famille.

Amendement N° 958 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

La nouvelle rédaction de l'article L131-10 en cas de contrôle insuffisant ne prend plus en compte les modifications d'instruction que le parent peut apporter entre les deux contrôles. Le présent amendement a pour objectif de rouvrir cette possibilité d'amélioration.

Amendement N° 954 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

La rédaction de l'article 5 de la loi Ecole de la Confiance propose une modification de l'article L. 131-10 du Code de l'Éducation, s'agissant des modalités du contrôle de la réalité d'une instruction dispensée aux enfants d'une unique famille. En modifiant la rédaction de l'article actuel, le projet de loi essaie de fixer un meilleur cadre et un contenu précis en référence dudit contrôle. Sa rédaction comporte cependant une imprécision qui rend les

dispositions soumises à l'interprétation au cas par cas, de l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation.

Amendement N° 624 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

Afin de garantir une réflexion complète sur toutes les modalités du contrôle et la prise en compte des dispositions déjà inscrites dans les itérations actuelles du Code de l'Éducation, l'article L. 131-10 est rédigé de manière à s'assurer du recours au Conseil d'État pour la rédaction d'un décret qui régit toutes les modalités de contrôle de l'instruction dispensée dans la famille.

Amendement N° 113 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

Selon la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, « les parents ont par priorité le droit de choisir le genre d'éducation à donner à leurs enfants ». Il convient de respecter la liberté d'instruction à domicile des familles et permettre le choix de pédagogie alternative pour l'éveil des enfants en bas âge. Certaines familles sont parfois dans l'obligation de scolariser un enfant à domicile du fait de son handicap.

Amendement N° 622 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

En l'état actuel de l'écriture de l'article de loi, le texte maintient un traitement inégalitaire entre les instructeurs qui dispensent l'instruction obligatoire en France, au regard des articles L131-10, 442-3 et D 332-5 du Code de l'éducation. Le présent amendement a pour but de rétablir l'égalité entre les différents chargés d'instruction qui œuvrent dans le cadre du droit à l'enfant à l'instruction tel que défini à l'article L. 131-1-1.

Amendement N° 759 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

Les articles réglementaires D131-12, R131-13 et R 131-14 sont rendus caduques par le présent projet de loi. L'exigence de socle et de cycles est passée au niveau législatif, mais pas les précédentes mentions de liberté pédagogique ni d'adaptation à l'enfant : D131-12 : “La progression retenue doit être compatible avec l'âge de l'enfant et son état de santé, tout en tenant compte des choix éducatifs effectués et de l'organisation pédagogique” R131-13 : “Le contrôle (...) est fait au regard des objectifs (...) en tenant compte des méthodes pédagogiques retenues (...) par les personnes responsables des enfants qui reçoivent l'instruction dans la famille.” ...

Amendement N° 621 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

En déplaçant le socle commun de connaissances de compétences et de culture depuis la partie réglementaire du Code de l'Éducation vers sa partie législative,

le projet de loi entérine le Socle Commun comme seul objet possible de l'instruction obligatoire pour les parents ayant fait le choix d'une instruction en famille ou en école à distance. C'est une atteinte à la liberté de choix d'enseignement et un frein à toute possibilité d'innovation pédagogique future, dans le cadre de l'instruction en famille ou de l'enseignement à distance.

Amendement N° 296 au texte N° 1629 - Article 4 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à assurer une juste compensation aux communes des dépenses induites par le passage de l'instruction obligatoire à 3 ans. Jusqu'ici, un certain nombre de communes versaient (sans obligation) un forfait communal aux maternelles privées bénéficiant d'un contrat d'association avec l'État. D'autres s'y refusaient, en mettant en avant le caractère facultatif de l'instruction entre trois et six ans. En rendant l'instruction des 3-6 ans obligatoire, cet article risque non seulement d'avoir un effet direct et important sur le financement des écoles privées par les communes.

Amendement N° 760 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

En l'état actuel de l'écriture de l'article de loi, le texte maintient un traitement inégalitaire entre les instructeurs de France (instruction en famille, établissements hors contrat et établissements sous contrat), au regard des articles L131-10, 442-3 et D 332-5 du Code de l'éducation, contraire à la liberté d'enseignement. En effet, le contrôle dans sa rédaction actuelle porte directement sur la maîtrise par l'enfant de chacun des domaines du socle, alors que les établissements scolaires doivent seulement permettre à l'enfant cette même acquisition, soit une obligation de moyens et non de résultats.

Amendement N° 369 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à préserver la liberté pédagogique des familles qui ont fait le choix d'instruire elles-mêmes leurs enfants. L'article 5 introduit un régime de contrôle sans équivalent, y compris au sein de l'enseignement privé hors contrat, qui paraît disproportionné et partant attentatoire à la liberté pédagogique des familles. L'objectif n'est pas ici d'empêcher tout contrôle de l'État, mais plutôt de s'en tenir à la stricte application du décret n° 2016-1452 du 28 octobre 2016 qui se situe au point d'équilibre entre le respect des familles et l'indispensable contrôle de la bonne acquisition des savoirs fondamentaux.

Amendement N° 964 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

La rédaction actuelle a défini le socle commun comme objet de l'instruction obligatoire pour les enfants instruits en famille comme pour les écoles hors contrat. Les objectifs de connaissances et de compétences attendues à la fin de

chaque cycle, sont contraires à la liberté d'enseignement, et incohérents avec la rédaction pour les écoles hors contrat définie à l'article 3 (article 442-3 du code de l'éducation) qui ne précise que le socle commun et non les cycles.

[Amendement N° 623 au texte N° 1629 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

En l'état actuel de l'écriture de l'article de loi, le texte maintient un traitement inégalitaire entre les instructeurs qui dispensent l'instruction obligatoire en France, au regard des articles L131-10, 442-3 et D 332-5 du Code de l'éducation. Le présent amendement a pour but de rétablir l'égalité entre les différents chargés d'instruction qui œuvrent dans le cadre du droit à l'enfant à l'instruction tel que défini à l'article L. 131-1-1.

[Amendement N° 297 au texte N° 1629 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à assurer un juste contrôle de l'instruction dispensée par les familles. Si cet article prévoit un décret en Conseil d'État afin de pouvoir garder une certaine proportionnalité des sanctions, il pose tout même un problème de principe.

[Amendement N° 110 au texte N° 1629 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Des dispositions ont déjà été adoptées sous la précédente législature lors de l'examen du projet de loi Égalité Citoyenneté pour contrôler l'instruction dispensée par les familles. Il n'est pas nécessaire de légiférer à nouveau sur ce domaine.

[Amendement N° 961 au texte N° 1629 - Article 5 \(Non soutenu\)](#)

Les articles réglementaires D131-12, R131-13 et R 131-14 sont rendus caduques par le présent projet de loi. L'exigence de socle et de cycles est passée au niveau législatif, mais pas les précédentes mentions de liberté pédagogique ni d'adaptation à l'enfant : D131-12 : "La progression retenue doit être compatible avec l'âge de l'enfant et son état de santé, tout en tenant compte des choix éducatifs effectués et de l'organisation pédagogique" R131-13 : "Le contrôle (...) est fait au regard des objectifs (...) en tenant compte des méthodes pédagogiques retenues (...) par les personnes responsables des enfants qui reçoivent l'instruction dans la famille." ...

[Amendement N° 111 au texte N° 1629 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Dans l'exposé des motifs, il est indiqué que « l'article 5 clarifie les objectifs du contrôle de l'instruction en famille ». Il convient donc d'ajouter le mot « famille » dans le dispositif législatif de l'article 5. I. – À la première phrase de l'alinéa 4, après la seconde occurrence du mot :« par », insérer les mots :« la famille ou

».II. – En conséquence, au début de la troisième phrase de l'alinéa 5, insérer les mots :« La famille ou ». III.

Amendement N° 963 au texte N° 1629 - Article 5 (Non soutenu)

L'article tel que rédigé maintient un traitement inégalitaire entre les instituteurs qui dispensent l'instruction obligatoire en France, au regard des articles L131-10, 442-3 et D 332-5 du Code de l'éducation (instruction en famille, établissements hors contrat et établissements sous contrat).

Amendement N° 758 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

La rédaction actuelle a défini le socle commun comme objet de l'instruction obligatoire pour les enfants instruits en famille comme pour les écoles hors contrat. Les objectifs de connaissances et de compétences attendues à la fin de chaque cycle, sont contraires à la liberté d'enseignement, et incohérents avec la rédaction pour les écoles hors contrat définie à l'article 3 (article 442-3 du code de l'éducation) qui ne précise que le socle commun et non les cycles.

Amendement N° 299 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains ouvre la possibilité aux écoles hors contrat de recruter des AESH. Actuellement, les écoles hors contrats ne sont pas éligibles au dispositif des AESH/AVS. Or, aujourd'hui le constat est clair : beaucoup de ces établissements accueillent des élèves en situation de handicap. La réalité de cette situation nous oblige donc à leur ouvrir cette possibilité, y compris afin de veiller à la bonne qualité de l'accompagnement.

Amendement N° 300 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à garantir aux familles d'un élève en situation de handicap l'affectation d'un accompagnant bien en amont de la rentrée scolaire. Actuellement, c'est la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (au sein de la Maison départementale des personnes handicapées) qui constate que l'élève requiert ou non une aide individuelle. L'objet cet amendement est de faire en sorte que les demandes déposées auprès des MDPH soient traitées dans un délai maximal de deux mois et opposables dès le premier jour de scolarité de l'enfant.

Amendement N° 221 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

L'objet du présent amendement est de prendre en compte les difficultés et attentes légitimes des familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles

handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population. Il est donc indispensable que le code de l'éducation réponde aux besoins des élèves en difficulté scolaire durable ainsi qu'aux élèves à besoins éducatif particuliers.

Amendement N° 35 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

L'Éducation nationale doit répondre aux élèves en difficulté scolaire durable, particulièrement ceux atteints de troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie). Cela touche entre 6 à 8 % de la population. Il est indispensable de répondre aux besoins des élèves en difficulté scolaire durable. L'objet du présent amendement est de préciser que l'acquisition du socle commun est progressive pour permettre aux élèves qui éprouvent des difficultés dans cette acquisition de recevoir des aides et de bénéficier de dispositifs adaptés.

Amendement N° 39 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Cet amendement prévoit la mise en œuvre d'un Projet d'accompagnement Personnalisé visant à tenir compte de la majorité des élèves souffrant de troubles spécifiques des apprentissages dans un cadre légal. La mise en œuvre d'un tel projet permettrait ainsi d'éviter l'échec scolaire, l'illettrisme, le décrochage scolaire pour 3 à 5 % des élèves souffrant de trouble « dys ».

Amendement N° 948 au texte N° 1629 - Article 5 (Rejeté)

En déplaçant le Socle commun de connaissances de compétences et de culture depuis la partie réglementaire vers la partie législative du Code de l'Éducation, le projet de loi entérine le Socle Commun comme seul objet possible de l'instruction obligatoire pour les parents ayant fait le choix d'une instruction en famille ou en école à distance. Ceci constitue une atteinte majeure à la liberté de choix d'enseignement et un frein à toute possibilité d'innovation pédagogique future.

Amendement N° 234 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

La réussite d'un enfant intellectuellement précoce ou manifestant des aptitudes particulières nécessite parfois des aménagements particuliers de son parcours scolaire tels que les prévoit le code de l'Éducation dans son article L. 321-4. Cet article L 321-4 issu de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'École de 2007, dispose que « Des aménagements appropriés sont prévus au profit des élèves intellectuellement précoces ou manifestant des aptitudes particulières, afin de leur permettre de développer pleinement leurs potentialités » et que « la scolarité peut être accélérée en fonction du rythme d'apprentissage de l'élève. ».

Amendement N° 232 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

La réussite d'un enfant intellectuellement précoce ou manifestant des aptitudes particulières nécessite parfois des aménagements particuliers de son parcours scolaire tels que les prévoit le code de l'Éducation dans son article L. 321-4. Cet article L 321-4 issu de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'École de 2007, dispose que « Des aménagements appropriés sont prévus au profit des élèves intellectuellement précoces ou manifestant des aptitudes particulières, afin de leur permettre de développer pleinement leurs potentialités » et que « la scolarité peut être accélérée en fonction du rythme d'apprentissage de l'élève. ».

Amendement N° 49 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Cet amendement vise à permettre aux enseignants qui reçoivent dans leur classe un ou des élèves pour lesquels un Projet Personnalisé de Scolarisation ou un Plan d'Accompagnement Personnalisé est mis en place, de bénéficier dès la rentrée scolaire, dans le cadre de la formation continue, d'une formation portant sur les difficultés spécifiques des élèves « dys » et des aménagements pédagogiques adaptés à mettre en œuvre.

Amendement N° 181 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Le projet de loi pour une école de confiance ouvre de grands espoirs pour les familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population.

Amendement N° 36 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Cette modification est nécessaire afin de tenir compte des difficultés particulières d'apprentissage des élèves handicapés mentaux qui peuvent mettre plus de temps à maîtriser ce socle commun, et pour qui, il est nécessaire de faire des adaptations de programme et de pédagogie. Il ne peut pas être demandé aux élèves handicapés de maîtriser ce socle commun à la même allure que les autres et de la même façon. La maîtrise de ce socle commun ne doit pas non plus être une condition à la continuité de leur scolarisation en établissement scolaire ordinaire.

Amendement N° 298 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Tombe)

Le 11 octobre dernier, le Groupe les Républicains a défendu une proposition de loi relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Chacun sait le sort

funeste que les députés de la Majorité ont réservé à ce texte pourtant bénéfique à notre pays. Le présent amendement s'inscrit dans la continuité de cette proposition de loi et prévoit la création d'un statut « d'accompagnant à l'inclusion scolaire ».

[Amendement N° 182 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi pour une école de confiance ouvre de grands espoirs pour les familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population. Or, non seulement le projet de loi de fait pas explicitement référence à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, mais sa rédaction ne reprend pas les idées majeures de cette convention.

[Amendement N° 40 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

L'accessibilité des élèves en situation de handicap doit être clairement reconnue. Il en va logiquement pour les activités périscolaires. Tel est l'objet du présent amendement. Après le premier alinéa de l'article L. 551-1 du code de l'éducation, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : « Ces activités sont accessibles à tous les élèves, y compris à ceux en situation de handicap.

[Amendement N° 474 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à prendre spécifiquement en compte les difficultés des enfants atteints de troubles « dys », dyslexie, dyspraxie et dysphasie, qui constituent des troubles de l'apprentissage touchant 6 à 8 % de la population. Cet amendement vise à permettre aux enseignants qui reçoivent dans leur classe un ou des élèves pour lesquels un Projet Personnalisé de Scolarisation ou un Plan d'Accompagnement Personnalisé est mis en place, de bénéficier dès la rentrée scolaire, dans le cadre de la formation continue, d'une formation portant sur les difficultés spécifiques des élèves « dys » et des aménagements pédagogiques adaptés à mettre en œuvre.

[Amendement N° 227 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à prendre en compte les difficultés et les attentes des familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population..

[Amendement N° 226 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à prendre en compte les difficultés et les attentes légitimes des familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population.. L'article L. 521-4 du code de l'éducation dispose que l'architecture scolaire a une fonction éducative et qu'elle favorise le développement de la sensibilité artistique.

[Amendement N° 184 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi pour une école de confiance ouvre de grands espoirs pour les familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population. Or, non seulement le projet de loi de fait pas explicitement référence à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, mais sa rédaction ne reprend pas les idées majeures de cette convention.

[Amendement N° 473 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise la mise en œuvre d'un Projet d'accompagnement Personnalisé permettant de tenir compte de la majorité des élèves souffrant de troubles spécifiques des apprentissages dans le cadre légal. Un tel projet permettrait ainsi d'éviter l'échec scolaire, l'illettrisme, le décrochage scolaire pour 3 à 5 % des élèves souffrant de troubles dys (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) qui ont des besoins éducatifs particuliers.

[Amendement N° 189 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Tombe\)](#)

Le nombre d'élèves en situation de handicap scolarisés en milieu ordinaire est passé d'environ 100 000 en 2006 à plus de 320 000 en 2017. Pour autant, au-delà de ces chiffres, la qualité de la scolarisation et des accompagnements proposés ne répondent ni aux attentes des familles ni aux exigences de l'article 24 de la Convention de l'ONU, ratifiée par la France en 2010. Cet accroissement du nombre d'élèves en situation de handicap s'est accompagné d'une hausse importante du nombre d'auxiliaires de vie scolaire pour offrir aux jeunes un accompagnement humain.

[Amendement N° 224 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à prendre en compte les attentes légitimes des familles ayant un ou plusieurs enfants en situation de difficulté scolaires durables, notamment ceux atteints de troubles « dys ». Les troubles « dys » (dyslexie, dyspraxie et dysphasie) font partie des troubles handicap « cognitifs » que constituent les troubles des apprentissages et touchent entre 6 à 8 % de la population. Le présent amendement vise à permettre la mise en œuvre d'un Projet d'accompagnement Personnalisé visant à tenir compte de la majorité des élèves souffrant de troubles spécifiques des apprentissages dans un cadre légal.

Amendement N° 187 rectifié au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Tombe)

et amendement reprend une disposition de la proposition de loi d'Aurélien Pradié relative à l'inclusion des élèves en situation de handicap. Il prévoit la création d'un statut « d'accompagnants à l'inclusion scolaire ». Ces accompagnants doivent suivre une formation, pour les accompagnants actuels, ils pourront demander une reconnaissance facilitée de leurs qualifications ou une validation de l'expérience acquise. La spécificité actuelle du statut qui implique que les accompagnants aient à effectuer deux contrats à durée déterminée (CDD) avant de pouvoir obtenir un contrat à durée indéterminée (CDI) est supprimée.

Amendement N° 472 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

Les enfants atteints de troubles « dys », troubles cognitifs des apprentissages qui comprennent la dyslexie, la dyspraxie et la dysphasie, représentent 6 à 8 % de la population. Il est nécessaire que l'Éducation nationale offre une réponse adaptée aux besoins des élèves en situation de difficulté scolaire durable. L'objet du présent amendement est de préciser que l'acquisition du socle commun défini par l'article L. 122-1-1 du code de l'éducation est progressive afin de permettre aux élèves qui éprouvent des difficultés dans cette acquisition de recevoir des aides et de bénéficier de dispositifs adaptés.

Amendement N° 233 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater (Rejeté)

La réussite d'un enfant intellectuellement précoce ou manifestant des aptitudes particulières nécessite parfois des aménagements particuliers de son parcours scolaire tels que les prévoit le code de l'Éducation dans son article L. 321-4. Cet article L 321-4 issu de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'École de 2007, dispose que « Des aménagements appropriés sont prévus au profit des élèves intellectuellement précoces ou manifestant des aptitudes particulières, afin de leur permettre de développer pleinement leurs potentialités » et que « la scolarité peut être accélérée en fonction du rythme d'apprentissage de l'élève. ».

Amendement N° 43 au texte N° 1629 - Après l'article 6 (Rejeté)

La reconnaissance constitutionnelle des langues régionales opérée par la révision constitutionnelle du 23 juillet 2008, implique que leur soit donné un cadre législatif et que soient créés les outils juridiques nécessaires à leur sauvegarde. Par le nouvel article 75-1, le Constituant a reconnu que la sauvegarde des langues régionales n'était pas seulement l'affaire de leurs locuteurs, mais concerne la collectivité nationale dans son ensemble car ces langues constituent un patrimoine commun à l'ensemble de la France.

[Amendement N° 225 au texte N° 1629 - Après l'article 5 quater \(Rejeté\)](#)

L'article L. 321-4 du code de l'éducation dispose que dans les écoles, des aménagements particuliers et des actions de soutien sont prévus au profit des élèves qui éprouvent des difficultés, notamment les élèves atteints de troubles spécifiques du langage oral et/ou écrit, telle la dyslexie. Il précise également que lorsque ces difficultés sont graves et permanentes, les élèves reçoivent un enseignement adapté.

[Amendement N° 1081 au texte N° 1629 - Après l'article 6 \(Rejeté\)](#)

Il convient de mentionner l'importance en matière d'éducation des langues régionales tant dans l'hexagone qu'en outre-mer. Si le Français est bien la langue de la République, les langues régionales ont aussi un rôle à jouer dans la formation des élèves. À la première phrase de l'article L. 311-4 du code de l'éducation, après les mots : « des cultures », insérer les mots : « et des langues ».

[Amendement N° 41 au texte N° 1629 - Après l'article 6 \(Rejeté\)](#)

Par le nouvel article 75-1, le Constituant a reconnu que la sauvegarde des langues régionales n'était pas seulement l'affaire de leurs locuteurs, mais concerne la collectivité nationale dans son ensemble car ces langues constituent un patrimoine commun à l'ensemble de la France. Avec cette avancée constitutionnelle notre Nation a enfin reconnu que l'unité n'est pas l'uniformité, que l'égalité est non pas la confusion, mais la possibilité pour chacun d'être soi-même.

[Amendement N° 399 au texte N° 1629 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement a pour objet de rendre possible ; - dans le cadre du dispositif d'expérimentation prévu par l'article 8 du projet de loi, - sur autorisation des autorités académiques, - et dans les établissements privés du premier degré sous contrat simple, l'adaptation du rythme auquel sont traités les enseignements des cycles 2 et 3 pour tenir compte des exigences particulières du projet pédagogique des établissements concernés.

Amendement N° 10 au texte N° 1629 - Article 8 (Retiré)

Cet amendement a pour objet de permettre des expérimentations plus approfondies sur l'école du socle, c'est à dire l'école allant de la maternelle à la fin du collège. Il s'agit de permettre de regrouper au sein d'un même établissement des classes du primaire avec des classes du collège afin de favoriser une meilleure articulation entre les différents niveaux. L'idée est d'instaurer un continuum du primaire au collège afin de décroiser les enseignements. De nombreuses initiatives existent déjà et ont su démontrer l'intérêt de tels rapprochements. Nous souhaitons alors faciliter les expérimentations allant dans ce sens.

Amendement N° 44 au texte N° 1629 - Après l'article 6 quater (Rejeté)

Il est important de laisser une souplesse à l'échelon local dans la composition des conseils école-collège, le décret ne devant pas fixer la composition de ces conseils, mais simplement les modalités. Au début de la dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 401-4 du code de l'éducation, les mots : « La composition et les modalités » sont remplacés par les mots : « Les modalités de composition et ».

Amendement N° 301 au texte N° 1629 - Après l'article 6 quater (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains a pour objet, à titre expérimental, d'encourager la mise en commun des moyens par la création de regroupements scolaires constitués par accord entre l'État et les communes intéressées. Des classes continuent à être supprimées dans la ruralité quand ce n'est pas une école qui ferme définitivement. D'après une note de la DEPP (direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance) du ministère de l'éducation nationale, il y aura environ 300 000 élèves en moins dans le premier degré dans les cinq ans à venir.

Amendement N° 8 au texte N° 1629 - Article 8 (Rejeté)

Le système éducatif français inculque l'apprentissage des langues étrangères trop tardivement. En effet, l'accent, la syntaxe, la grammaire d'une langue étrangère n'est jamais mieux appris que pendant l'enfance. Il peut donc être intéressant de procéder à des expérimentations quant à l'apprentissage de langues étrangères, conduisant à l'intégrer bien plus tôt dans le cursus scolaire. C'est le sens de cet amendement.

Amendement N° 177 au texte N° 1629 - Après l'article 6 quater (Rejeté)

Dans le rapport IGEN-IGAENR n° 2018-080, juillet 2018, la mission estime que l'éducation nationale devrait adopter un dispositif explicitement différencié

pour les élèves et les établissements de certains territoires ruraux, particulièrement le « rural éloigné » Cette mission a pour objectif d'étudier et d'adapter le pilotage du système éducatif aux évolutions et défis des territoires ruraux. Il est préconisé de mettre en place des conventions ruralité dans un cadre plus interministériel pour une plus grande cohérence des politiques éducatives et des politiques et outils interministériels d'aménagement du territoire.

[Amendement N° 7 au texte N° 1629 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Le Conseil d'évaluation de l'école doit également avoir pour mission de veiller à l'uniformité de l'évaluation des élèves exercée sur l'ensemble du territoire. En effet, force est de constater que les résultats ne consistent pas en des indicateurs homogènes et communs à tous les établissements scolaires du territoire français. C'est pourquoi cet amendement vise à ce que le conseil d'évaluation de l'école intègre à ses missions celle de surveiller l'homogénéité des résultats et de leur fonction indicatrice sur l'ensemble du territoire.

[Amendement N° 5 au texte N° 1629 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Afin d'assurer une certaine diversité au sein de ce conseil d'évaluation de l'école, il apparaît souhaitable que la présence de parlementaires ne vienne pas indirectement renforcer le contingent des fonctionnaires de l'éducation nationale qui en sont membres. Compléter l'alinéa 13 par la phrase suivante :« Les parlementaires désignés ne peuvent pas être des fonctionnaires de l'éducation nationale en disponibilité ou en retraite. »

[Amendement N° 237 au texte N° 1629 - Après l'article 6 quater \(Rejeté\)](#)

L'aménagement du territoire est au cœur du discours public, les écoles du premier degré connaissent toujours des problèmes récurrents de fermetures de classes. La prise d'une telle décision est loin d'être neutre, notamment dans les zones rurales, pouvant même amener des résidents à quitter une commune voire aboutir, à plus ou moins long terme, à la disparition d'une école, générant des difficultés démographiques et économiques. Ce type de phénomène peut se révéler désastreux et signifier le début du déclin pour de nombreuses communes.

[Amendement N° 485 au texte N° 1629 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Une répartition innovante des heures d'enseignement sur l'ensemble de l'année scolaire ne peut se réaliser sans une conception assouplie de l'ORS des enseignants. Il ne s'agit en aucun cas d'augmenter le temps de travail mais de permettre, sous réserve d'un accord de la majorité des enseignants d'un établissement, de comptabiliser cet ORS sur un temps différent de la semaine.

[Amendement N° 109 au texte N° 1629 - Article 9 \(Retiré\)](#)

Le présent amendement vise à créer, conformément à l'article 37-1 de la Constitution, à titre expérimental et pour une période maximale de cinq ans à compter de la publication de la présente loi et dans les académies qu'il détermine, une Haute autorité de l'évaluation, de la statistique de la prospective et de la performance (HAESPP). Sur le diagnostic de l'école de notre République, les points de vue varient, des observateurs les plus catastrophistes aux commentateurs les plus enthousiastes.

[Amendement N° 11 au texte N° 1629 - Article 8 \(Retiré\)](#)

Cet amendement de repli vise également à permettre des expérimentations plus approfondies sur l'école du socle. Sans aller jusqu'à regrouper au sein d'un même établissement des classes du primaire avec des classes du collège, il propose de favoriser les initiatives permettant un rapprochement entre les établissements du premier degré et ceux du second degré.

[Amendement N° 305 au texte N° 1629 - Article 17 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à supprimer le redécoupage des circonscriptions académiques. La volonté du Gouvernement est de mettre les rectorats actuels sous la tutelle de rectorats de région basé sur le modèle des grandes régions. Le Gouvernement est dans une logique de recentralisation et de renationalisation des politiques et des décisions. C'est une vision bureaucratique qui ne tient pas compte des réalités locales. On va de plus en plus vers l'uniformisation, là où il faudrait de la différenciation. Un bon équilibre est nécessaire entre la politique nationale et les déclinaisons locales.

[Amendement N° 52 au texte N° 1629 - Article 17 \(Rejeté\)](#)

En concentrant les pouvoirs entre les mains des recteurs de régions, ce projet de loi entre dans une logique de recentralisation et de renationalisation des politiques. C'est une vision bureaucratique. Il est nécessaire d'avoir un équilibre entre la politique nationale et les déclinaisons locales. L'éloignement du centre de décision du terrain ne sera pas sans conséquence dans le domaine de la politique éducative, de la gestion du personnel et de la déclinaison des programmes budgétaires du premier et du second degré.

[Amendement N° 171 au texte N° 1629 - Article 17 \(Non soutenu\)](#)

L'article 17 de ce projet de loi prévoit le redécoupage des académies, par voie d'ordonnance, pour tenir compte des nouvelles régions. Cette mesure suscite notre inquiétude. En effet, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, par exemple, il y a actuellement trois académies : celles de Lyon, Grenoble et Clermont-

Ferrand. Ce sont déjà de vastes académies, nous pouvons alors craindre qu'en les réunissant nous nous retrouvions avec une académie trop grande. Ce serait un éloignement supplémentaire par rapport aux territoires et en particulier aux territoires ruraux.

Amendement N° 13 au texte N° 1629 - Article 17 (Rejeté)

Si l'objectif d'aligner le périmètre des académies métropolitaines sur celui des treize régions paraît légitime, il n'est absolument pas pertinent de ne pas soumettre au débat parlementaire ce nouveau redécoupage territorial compte tenu des impacts potentiels sur l'organisation territoriale de l'école. En effet, cet alignement pourrait s'accompagner d'un redécoupage des circonscriptions des écoles du premier degré sur la base du périmètre des intercommunalités, comme le préconise la Cour des Comptes et de récents rapports, prélude à un mouvement renforcé de regroupement des écoles.

Amendement N° 37 au texte N° 1629 - Article 17 (Non soutenu)

L'article 17 permet au Gouvernement de faire, par voie d'ordonnances, un redécoupage territorial des circonscriptions académiques et la réorganisation, sur le territoire national, des services déconcentrés relevant des ministères chargés de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur, dans le périmètre des circonscriptions administratives régionales de l'État.

Amendement N° 179 au texte N° 1629 - Article 17 (Rejeté)

Le but de cet article est de faire correspondre les circonscriptions académiques aux grandes régions issues de la loi NOTRE. En réduisant le nombre de rectorats, le ministre est dans une logique de recentralisation et de renationalisation des politiques. C'est une vision qui ne peut prendre pas nécessairement en compte les territoires. Le Parlement ne peut pas laisser une complète liberté au Gouvernement sur le nouveau découpage territorial des circonscriptions académiques et la réorganisation sur le territoire national des services déconcentrés. C'est pourquoi il convient de supprimer cet article.

Amendement N° 180 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'objectif de ce projet de loi est d'instaurer une école de la confiance, portant une double promesse : l'élévation du niveau général des élèves et la justice sociale. Afin de permettre une véritable égalité entre tous les enfants de France, sans distinction aucune, l'école doit porter les valeurs de l'inclusion, en particulier pour les enfants en situation de handicap.

Amendement N° 1 au texte N° 1629 - Article 1er (Rejeté)

A plusieurs reprises durant les dernières années, des écoles ont été saccagées voire incendiées par des enfants qui y étaient ou qui y avaient été scolarisés. Bien que rarissimes et pénalement ainsi que civilement réprimés, ces actes d'irrespects envers les bâtiments de l'institution scolaire justifient qu'à notre sens, cette notion de respect aux lieux où l'école est dispensée soit ajoutée à l'évidente nécessité d'en respecter les personnels.

Amendement N° 15 au texte N° 1629 - Article 1er (Rejeté)

Le métier d'enseignant n'attire plus les jeunes, c'est pourtant bien avec eux que va se construire l'école de demain. Il est primordial d'engager une vraie réflexion concertée sur leur statut. La réussite des élèves dans une école massifiée ne doit plus se compter uniquement, comme dans les années 50, en heures de cours. Il convient de réfléchir à la manière dont on peut réintégrer ce qui doit faire partie intégrante des missions des enseignants afin de leur donner les moyens d'accomplir leur mission de faire réussir chaque élève.

Amendement N° 104 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Les éléments chiffrés sur l'absentéisme des élèves, publiés dans une note de la direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (DEPP) du ministère de l'éducation nationale de mars 2018, sont alarmants. En effet, en janvier 2017, il y avait plus de 250 000 élèves absentéistes. Dans les établissements publics du second degré, 4,9 % des élèves ont été absent de façon non justifiée quatre demi-journées ou plus par mois en moyenne.

Amendement N° 105 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La multiplication des actes de violence dans le milieu scolaire appelle une réaction forte des pouvoirs publics. À titre d'exemple, lors de la minute de silence en hommage aux victimes des attentats terroristes de 2015, plus de 200 incidents dans les établissements scolaires auraient été signalés au ministère de l'éducation nationale. De la même façon, la diffusion il y a quelques mois sur Internet d'une vidéo dans laquelle un lycéen mettait en joue une enseignante a légitimement suscité une vive indignation. Cette situation est inacceptable. Le cadre scolaire doit demeurer un lieu privilégié au sein duquel la violence n'a pas sa place.

Amendement N° 178 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

60% des métiers qui seront exercés en 2030 n'existent pas encore et 40% de nos emplois seront impactés par la transition numérique... Plusieurs sondages ont montré que les jeunes saluent l'apprentissage tout en le jugeant insuffisamment valorisé par les parents, les enseignants et les pouvoirs publics. Le potentiel de l'apprentissage pour l'emploi des jeunes est largement

inexploité. Seuls 7 % d'entre eux sont en apprentissage, contre 15 % dans les pays européens où le taux de chômage est bas. A noter également que 7 apprentis sur 10 trouvent un emploi 7 mois après leur formation.

Amendement N° 1080 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'apport régional dans la construction de la nation française fait partie intégrante de notre histoire. Il est l'un des socles de notre diversité et de notre richesse culturelle. Par exemple, l'histoire de La Réunion dans la France est indissociable du mélange de différentes cultures et du vivre ensemble. L'article L. 311-4 du code de l'éducation est complété par une phrase ainsi rédigée :« Cet enseignement moral et civique fait notamment référence à l'histoire nationale et régionale. »

Amendement N° 17 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Il est primordial que le Parlement continue à définir le socle commun, car, ce faisant, il exprime clairement et concrètement les objectifs que la Nation fixe à son système éducatif. La dernière phrase du premier alinéa de l'article 122-1-1 du code de l'éducation est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :« Ce socle comprend : la maîtrise de la langue française ; la maîtrise des principaux éléments de mathématiques ; une culture humaniste et scientifique permettant le libre exercice de la citoyenneté ; la pratique d'au moins une langue vivante étrangère ; la maîtrise des techniques usuelles de l'information et de la communication.

Amendement N° 1079 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Il est important que les élèves des DROM connaissent l'histoire de leur territoire respectif qui s'est construit sur une agrégation de diversités culturelles. L'article L. 311-4 du code de l'éducation est ainsi complété par un alinéa ainsi rédigé :« Dans les départements régis par l'article 73 de la Constitution, cet enseignement moral et civique fait notamment référence à l'histoire régionale ».

Amendement N° 469 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Non soutenu)

Il revient au Parlement de continuer à définir le socle commun qui définit concrètement les objectifs que la Nation fixe à son système éducatif. La dernière phrase du premier alinéa de l'article 122-1-1 du code de l'éducation est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :« Ce socle comprend : la maîtrise de la langue française ; la maîtrise des principaux éléments de mathématiques ; une culture humaniste et scientifique permettant le libre exercice de la citoyenneté ; la pratique d'au moins une langue vivante étrangère ; la maîtrise des techniques usuelles de l'information et de la communication.

Amendement N° 24 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Le fait que l'enseignement moral et civique vise notamment à amener les élèves à être des citoyens responsables et libres, à se forger un sens critique et à adopter un comportement réfléchi amène l'enseignant à devoir traiter de l'acceptation des différences, du « vivre ensemble » de la solidarité et du respect des autres élèves, notamment de ceux en situation de handicap et donc à la prévention des discriminations.

Amendement N° 25 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'enseignement moral et civique doit s'appuyer sur l'histoire de notre pays afin d'expliquer aux élèves que notre nation telle qu'elle existe aujourd'hui est le fruit d'une histoire complexe. L'article L. 311-4 du code de l'éducation est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cet enseignement moral et civique fait notamment référence à l'histoire de France. »

Amendement N° 18 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Les comportements et les références culturelles se formant dès le plus jeune âge, l'enseignement peut contribuer de manière déterminante à la réussite du défi entrepreneurial. L'enseignement doit ainsi sensibiliser dès le plus jeune âge à l'esprit d'entreprise. L'initiation des jeunes contribue à développer leur créativité, leur esprit d'initiative, leur confiance en eux dans ce qu'ils entreprennent et les incite à se comporter d'une manière socialement responsable. C'est pourquoi la commission européenne accorde une attention particulière à l'apprentissage de l'esprit d'entreprise depuis l'école primaire jusqu'à l'université.

Amendement N° 23 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Cet enseignement « moral » comporte le risque majeur d'empiéter sur le droit des parents à éduquer leurs enfants selon leurs propres convictions et d'imposer aux élèves une vision uniforme et contestable de la société. Le rôle de l'école n'est pas de transformer la société en éradiquant toute forme d'enracinement mais bien de transmettre aux élèves des savoirs et connaissances, outils de leur émancipation.

Amendement N° 470 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Non soutenu)

L'article L. 131-2 du code de l'éducation met en place un service public de l'enseignement numérique. Or, les risques liés au numérique sont nombreux et protéiformes pour les enfants et les adolescents : mauvais usage des réseaux sociaux ou messageries instantanées qui mettent leur sécurité en jeu, par exemple. C'est pourquoi cet amendement propose que l'enseignement du

numérique comprenne un volet éducatif préventif à destination des enfants et des adolescents.

Amendement N° 169 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Il est nécessaire de sensibiliser les jeunes d'aujourd'hui à l'entrepreneuriat, car ils pourront être les entrepreneurs de demain. Cette démarche doit être inculquée dès le plus jeune âge, afin que les jeunes ne soient pas intimidés, réticents par faute de connaissance ou faute d'initiative à créer ou pérenniser une activité économique. Cet enseignement serait donc bénéfique aux étudiants, afin de leur donner des bases dans un domaine qui aujourd'hui est de plus en plus prégnant, notamment au travers du phénomène des start-up.

Amendement N° 103 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Dans une étude publiée le 23 décembre 2013, le Conseil d'État a estimé que les mères voilées accompagnant des sorties scolaires n'étaient pas soumises, par principe, à la neutralité religieuse, tout en rappelant que les textes autorisaient des restrictions « Les exigences liées au bon fonctionnement du service public de l'éducation peuvent conduire l'autorité compétente, s'agissant des parents qui participent à des déplacements ou des activités scolaires, à recommander de s'abstenir de manifester leur appartenance ou leurs croyances religieuses ».

Amendement N° 403 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Si les programmes d'instruction civique ont été développés récemment et concernent les élèves dès la classe du CP, il serait intéressant d'impliquer les élus dans cette éducation. Le rôle des élus, leurs responsabilités, le fonctionnement des institutions, peuvent et doivent être transmis aux futurs citoyens. Étant donné que les programmes et l'organisation du système scolaire dépendent avant tout du Ministère de l'éducation nationale, il est seulement envisagé ici de proposer cette implication sous la forme du bénévolat.

Amendement N° 294 au texte N° 1629 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à supprimer la disposition du projet de loi qui fixe l'âge de l'instruction obligatoire à 3 ans. Pour le Groupe les Républicains, en voulant fixer l'âge de l'instruction obligatoire à 3 ans, le Gouvernement considère que : Les députés du groupe les Républicains ne peuvent se résoudre à accepter une telle vision. Il faut du courage et de la confiance.

Amendement N° 118 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

Au moment où notre pays voit certains de ses enfants se détourner des valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité qui fondent notre République, il est essentiel et urgent de les réaffirmer au sein de l'école, pour les plus jeunes, dès l'enseignement du premier degré. L'école doit être le lieu où se forme le sentiment d'appartenance à notre communauté nationale et à la République française et ce socle commun des connaissances, fondateur, doit prendre une part plus importante dans notre système éducatif au travers de mesures simples, efficaces, rapidement applicables, permettant la transmission à nos enfants, dès le plus jeune âge, de cet attachement aux symboles ...

Amendement N° 26 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La rédaction proposée renvoie à un décret la définition des conditions d'attribution du diplôme national du brevet. Il est primordial que le Parlement continue à exprimer concrètement et clairement les objectifs que la Nation fixe à son système éducatif. Par ailleurs, ce dessaisissement du Parlement au profit du Ministère de l'éducation nationale pourrait être interprété comme un encouragement pour ce Ministère à se replier sur lui-même.

Amendement N° 21 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

La famille est la première éducatrice des enfants et les institutions ne peuvent que la suppléer ou l'accompagner dans cette mission. À la dernière phrase du second alinéa de l'article L. 321-3 du code de l'éducation, les mots : « assure conjointement avec la famille » sont remplacés par les mots : « accompagne les familles dans ».

Amendement N° 121 au texte N° 1629 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'enseignement moral et civique tel qu'il est enseigné en France ne laisse qu'une connaissance abstraite des règles et des institutions de la République. Beaucoup d'établissements scolaires ne donnent pas l'occasion aux élèves de rencontrer et d'échanger avec les élus de la République, des représentants des corps de la sécurité civile, des représentants des polices, des militaires, des magistrats, des associations représentatives de l'ordre national du mérite et des associations représentatives de l'ordre national de la légion d'honneur.

Amendement N° 115 au texte N° 1629 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement permet d'être au plus près de l'intérêt de l'enfant en prévoyant un aménagement temporaire de l'assiduité demandé par la famille en dialogue avec le directeur d'école. Compléter cet article par les deux alinéas suivants :« Après l'article L. 131-1-1 du même code, il est inséré un article L. 131-1-2 ainsi rédigé :« Art. L. 131-1-2. – Pour la première année d'école maternelle, un aménagement temporaire de l'assiduité de l'enfant peut être

proposé par la famille, en fonction des besoins particuliers de l'enfant, et dans le cadre d'un dialogue avec le directeur d'école ».

Amendement N° 29 au texte N° 1629 - Après l'article 2 (Rejeté)

Les enseignants et les ATSEM témoignent fréquemment du fait que de très jeunes enfants passent de plus en plus de temps dans les locaux scolaires : le matin parfois très tôt, à midi où ils prennent leur repas, le soir après l'école. Malgré l'aménagement d'espaces de repos, les locaux scolaires et les activités qui y sont dispensées ne sont pas toujours adaptés à de très jeunes enfants comme le sont les crèches par exemple. L'école est de plus en plus souvent envisagée comme un mode de garde, ce qui n'est pas sa vocation première.

Amendement N° 295 au texte N° 1629 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à prendre en compte, dans le cadre d'un dialogue avec la famille et la direction d'école, les besoins de l'enfant dans le suivi de l'assiduité, pour la première année de maternelle. Compléter cet article par les deux alinéas suivants : « Après l'article L. 131-1-1 du même code, il est inséré un article L. 131-1-2 ainsi rédigé : « Art. L. 131-1-2. – Pour la première année d'école maternelle, un aménagement temporaire de l'assiduité de l'enfant peut être proposé par la famille, en fonction des besoins particuliers de l'enfant, et dans le cadre d'un dialogue avec le directeur d'école ».

Amendement N° 9 au texte N° 1629 - Après l'article 2 (Rejeté)

Cet amendement propose de commencer l'enseignement de l'écriture et de la lecture à l'école maternelle. Les neurosciences montrent, en effet, que le développement cérébral de la zone du langage est le plus important entre 3 ans et 6 ans, il importe donc de stimuler très fortement les jeunes enfants en matière d'acquisition des compétences langagières au moment de l'école maternelle. Le premier alinéa de l'article L. 321-2 du code de l'éducation est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'apprentissage de l'expression orale et écrite et de la lecture est initié à l'école maternelle. »

Amendement N° 191 au texte N° 1629 - Après l'article 2 (Rejeté)

Depuis le décret n° 2015-1929 du 31-12-2015, le livret scolaire unique de l'école et du collège est un outil simple et précis pour rendre compte aux parents des acquis et des progrès de leurs enfants. Ce livret est accessible en ligne afin que parents et élèves puissent en prendre connaissance lorsqu'ils le souhaitent. L'application nationale de saisie des bilans, simple et ergonomique, est commune aux enseignants du premier et du second degré, du public et du privé. Dans son article 2, le projet de loi pour une école de confiance prévoit d'abaisser l'âge de l'obligation d'instruction à trois ans.

Amendement N° 31 au texte N° 1629 - Article 3 (Rejeté)

L'article 3 tire les conséquences de l'abaissement de l'âge de l'instruction obligatoire posé à l'article 2 sur l'ensemble des dispositions législatives du code de l'éducation. Cette disposition symbolique de l'article 2 pose un certain nombre de questions. Il est prévu de créer 800 postes d'enseignant pour permettre à la mesure de voir le jour à la rentrée 2019. Comment seront-ils répartis ? N'y-a-t-il pas danger de surcharger davantage les classes de maternelles ? D'autant qu'à la rentrée dernière, le nombre moyen d'élèves par classe était déjà de 25,5 alors que la moyenne européenne est à 13.

Amendement N° 175 au texte N° 1629 - Article 3 (Rejeté)

L'article 3 est censé tirer les conséquences de l'abaissement de l'âge obligatoire à 3 ans sur le territoire. Mais l'article L. 113-1 prévoit un dispositif particulièrement important pour les zones rurales : « Les classes enfantines ou les écoles maternelles sont ouvertes, en milieu rural comme en milieu urbain, aux enfants qui n'ont pas atteint l'âge de la scolarité obligatoire. » Il est proposé de garder ce dispositif et d'insérer les enfants de moins de 3 ans qui seront scolarisés dans le calcul des effectifs.

AMENDEMENTS COSIGNÉS – MARS 2019

TEXTE N°1649 « Services départementaux d'incendie et de secours et profession de sapeur-pompier »

Amendement N° 31 au texte N° 1649 - Après l'article 3 (Sort indéfini)

Le manque de Sapeurs-Pompiers Volontaires est aujourd'hui patent et compromet, à terme, notre système de secours qui repose pour beaucoup sur le Volontariat. Aussi, si la formation initiale est indispensable, ses contraintes en matière de disponibilité peuvent parfois être source de découragement pour le candidat. C'est pourquoi le présent amendement prévoit qu'un volontaire en Service civique auprès d'un Centre d'Incendie et de Secours peut recevoir,

simultanément, la formation initiale permettant d'intégrer le corps des Sapeurs-Pompiers Volontaires.

Amendement N° 30 au texte N° 1649 - Après l'article 9 (Sort indéfini)

Les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) sont l'armature de notre système de protection et de secours, et ce dans tous nos territoires, urbains comme ruraux. Pourtant, ceux-ci font face à des besoins croissants en matière d'investissement, que leurs charges de fonctionnement obèrent fortement. Aussi, cet amendement propose d'exonérer les SDIS de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) comme cela s'applique déjà aux carburants utilisés par le Ministère de la Défense.

Amendement N° 33 au texte N° 1649 - Article 10 (Sort indéfini)

Alors que l'article 10 vise à étendre le délit d'outrage aux Sapeurs-Pompiers, l'amendement propose de retirer de la qualification d'outrage le caractère non public de l'atteinte à la dignité des personnes dépositaires de l'autorité publique. En cas de publicité, même relative, des actes, propos ou menaces incriminés, ces derniers relèvent en effet du régime applicable à l'injure publique, bien moins sévèrement sanctionnée.

Amendement N° 12 au texte N° 1649 - Titre (Sort indéfini)

Cet amendement vise à préciser le caractère non professionnel et altruiste de l'engagement des sapeurs-pompiers volontaires. Après la dernière occurrence du mot :« et », insérer les mots :« l'engagement de sapeur-pompier ».

Amendement N° 15 au texte N° 1649 - Article 2 (Sort indéfini)

L'article 2 a vocation de permettre à tout salarié ayant souscrit un engagement de sapeur-pompier volontaire de bénéficier d'une autorisation d'absence de huit jours par année civile au titre de ses activités dans la réserve. Cependant, pour les entreprises de moins de deux cent cinquante salariés, l'employeur peut décider, afin de conserver le bon fonctionnement de l'entreprise, de limiter ce temps à cinq jours. Cette disposition étend le mécanisme déjà applicable aux entreprises qui souhaitent encourager leurs employés à s'engager dans la réserve opérationnelle.

Amendement N° 13 au texte N° 1649 - Article 10 (Sort indéfini)

Cet amendement reprend une proposition de loi relative au renforcement de la sécurité des sapeurs-pompiers adoptée à l'unanimité par le Sénat en première lecture, le 6 mars 2019. Dans la mesure où la présente proposition de loi vise à soutenir le fonctionnement des SDIS et à valoriser l'engagement des sapeurs-

pompiers, il apparaît tout à fait opportun de porter toutes les dispositions faisant consensus, et qui permettent de faire progresser la sécurité de ces derniers.

Amendement N° 5 au texte N° 1649 - Après l'article 10 (Sort indéfini)

Cet amendement vise à permettre l'anonymat lors d'un dépôt de plainte à la suite d'agressions subies par les sapeurs-pompiers lors de leurs interventions. En effet, alors que les sapeurs-pompiers sont trop souvent victimes d'agressions au cours de leurs interventions, ils ne bénéficient pas de la même protection que celle accordée aux forces de police ou de gendarmerie. Permettre le dépôt de plainte de façon anonyme pour les sapeurs-pompiers, en maintenant l'identification par matricule, évitera de les dissuader de déposer plainte.

Amendement N° 4 au texte N° 1649 - Article 10 (Sort indéfini)

Afin de faciliter les poursuites, cet amendement tend à faciliter l'anonymat des témoins d'agressions de sapeurs-pompiers. Là où le droit actuel prévoit un minimum de trois ans d'emprisonnement pour que le dispositif d'anonymisation des témoins puisse être mis en œuvre, le présent amendement l'étendrait à toute infraction dès lors qu'elle serait commise sur un sapeur-pompier. Ainsi, en protégeant les témoins de la violence ordinaire subie par les pompiers, ce dispositif permettrait également d'améliorer leur sécurité.

Amendement N° CL1 au texte N° 1649 - Après l'article 9 (Rejeté)

Les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) sont l'armature de notre système de protection et de secours, et ce dans tous nos territoires, urbains comme ruraux. Pourtant, ceux-ci font face à des besoins croissants en matière d'investissement, que leurs charges de fonctionnement obèrent fortement. Aussi, cet amendement propose d'exonérer les SDIS de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) comme cela s'applique déjà aux carburants utilisés par le Ministère de la Défense.

TEXTE N°1772 « Droit de résiliation sans frais de contrats de complémentaire santé »

Amendement N° 86 au texte N° 1772 - Article 3 (Rejeté)

Cet amendement vise à exclure du champ d'application du droit de résiliation infra annuelle les contrats souscrits auprès d'un ou plusieurs organismes recommandés dans les conditions de l'article L. 912-1 du code de la sécurité sociale. En effet, cette possibilité ne doit pas s'appliquer aux contrats collectifs

et obligatoires de branche car depuis la loi du 14 juin 2013 sur la sécurisation de l'emploi, certaines branches professionnelles ont mis en place des garanties assorties d'une recommandation.

[Amendement N° 84 au texte N° 1772 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à ajouter un alinéa dans le code des assurances destiné à exclure du champ d'application du droit de résiliation infra annuelle les contrats souscrits auprès d'un ou plusieurs organismes recommandés dans les conditions de l'article L. 912-1 du code de la sécurité sociale. En effet, cette possibilité ne doit pas s'appliquer aux contrats collectifs et obligatoires de branche car depuis la loi du 14 juin 2013 sur la sécurisation de l'emploi, certaines branches professionnelles ont mis en place des garanties assorties d'une recommandation.

[Amendement N° 21 au texte N° 1772 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à ajouter un alinéa dans le code de la sécurité sociale destiné à exclure du champ d'application du droit de résiliation infra annuelle les contrats souscrits auprès d'un ou plusieurs organismes recommandés dans les conditions de l'article L.912-1 du code de la sécurité sociale. En effet, cette possibilité ne doit pas s'appliquer aux contrats collectifs et obligatoires de branche car depuis la loi du 14 juin 2013 sur la sécurisation de l'emploi, certaines branches professionnelles ont mis en place des garanties assorties d'une recommandation.

[Amendement N° 22 au texte N° 1772 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à exclure du champ d'application du droit de résiliation infra annuelle les contrats souscrits auprès d'un ou plusieurs organismes recommandés dans les conditions de l'article L. 912-1 du code de la sécurité sociale. En effet, cette possibilité ne doit pas s'appliquer aux contrats collectifs et obligatoires de branche car depuis la loi du 14 juin 2013 sur la sécurisation de l'emploi, certaines branches professionnelles ont mis en place des garanties assorties d'une recommandation.

[Amendement N° 20 rectifié au texte N° 1772 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à ajouter un alinéa dans le code des assurances destiné à exclure du champ d'application du droit de résiliation infra annuelle les contrats souscrits auprès d'un ou plusieurs organismes recommandés dans les conditions de l'article L. 912-1 du code de la sécurité sociale. En effet, cette possibilité ne doit pas s'appliquer aux contrats collectifs et obligatoires de branche car depuis la loi du 14 juin 2013 sur la sécurisation de l'emploi, certaines

branches professionnelles ont mis en place des garanties assorties d'une recommandation.

Amendement N° 23 au texte N° 1772 - Article 4 (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier l'article 4 qui prévoit l'application des nouvelles dispositions également aux contrats en cours, ce qui risque d'avoir des effets économiques néfastes. En effet, une telle résiliation infra annuelle aura pour conséquence de devoir adapter les éventuels tarifs mutualisés de contrat en cours pour prendre en compte le risque de sortie infra annuelle d'assurés (en contrat individuel ou facultatif) ou d'entreprises (en contrat collectif).

TEXTE N°1649 « Services départementaux d'incendie et de secours et profession de sapeur-pompier »

Amendement N° CL5 au texte N° 1649 - Après l'article 13 (Rejeté)

Cet amendement vise à conférer aux sapeurs-pompiers volontaires un statut juridique stable et protecteur en leur permettant de bénéficier du statut de collaborateur occasionnel du service public. C'était l'objet de l'article 5 de la proposition de loi déposée par notre collègue Julien Aubert le 6 mars 2019. En effet, l'arrêt Matzak de la Cour de justice de l'Union européenne du 21 février 2018 a estimé que la directive de 2003 sur le temps de travail s'applique aux sapeurs-pompiers volontaires belges. Or, les SPV français ne souhaitent pas devenir des travailleurs contractuels à temps partiel et craignent la portée jurisprudentielle de cet arrêt.

Amendement N° CL2 au texte N° 1649 - Après l'article 3 (Rejeté)

Le manque de Sapeurs-Pompier Volontaires est aujourd'hui patent et compromet, à terme, notre système de secours qui repose pour beaucoup sur le Volontariat. Aussi, si la formation initiale est indispensable, ses contraintes en matière de disponibilité peuvent parfois être source de découragement pour le candidat. C'est pourquoi le présent amendement prévoit qu'un volontaire en Service civique auprès d'un Centre d'Incendie et de Secours peut recevoir, simultanément, la formation initiale permettant d'intégrer le corps des Sapeurs-Pompier Volontaires.

Amendement N° CL9 au texte N° 1649 - Après l'article 3 (Rejeté)

Cet amendement vise à prendre en compte l'engagement SPV comme critère prioritaire dans les procédures de mutation des fonctionnaires, au même titre

que le rapprochement familial ou les situations de handicap. I. - Après le quatrième alinéa de l'article 60 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique d'État, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :« Priorité est également donnée aux fonctionnaires engagés en tant que sapeur-pompier volontaire depuis au moins 3 ans. »

Amendement N° CL8 au texte N° 1649 - Après l'article 4 (Retiré)

Cet amendement vise à généraliser le bénéfice des emplois publics réservés aux sapeurs-pompiers volontaires ayant au moins cinq années d'engagement - et non plus seulement aux sapeurs-pompiers volontaires victimes d'un accident ou d'une maladie - , à l'instar des anciens militaires ayant accompli au moins quatre ans de service.

Amendement N° CL4 au texte N° 1649 - Article 10 (Retiré avant séance)

Alors que l'article 10 vise à étendre le délit d'outrage aux Sapeurs-Pompiers, l'amendement propose de retirer de la qualification d'outrage le caractère non public de l'atteinte à la dignité des personnes dépositaires de l'autorité publique. En cas de publicité, même relative, des actes, propos ou menaces incriminés, ces derniers relèvent en effet du régime applicable à l'injure publique, bien moins sévèrement sanctionnée.

TEXTE N°1767 « Organisation et transformation du système de santé »

Amendement N° 238 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Adopté)

Cette proposition vise à modifier l'article L. 4123-14 du code de la santé publique, qui prévoit que les réunions communes des deux conseils départementaux des sages-femmes et médecins se tiennent sous la présidence du président du conseil départemental de l'ordre des médecins. Cette disposition législative n'apparaît pas justifiée et a pour conséquence de porter atteinte à l'indépendance de la profession de sage-femme. La présidence de séances communes à l'ordre des sages-femmes et l'ordre des médecins doit être gouvernée par le principe de liberté d'organisation.

Amendement N° 542 au texte N° 1767 - Après l'article 13 (Adopté)

La télémédecine, renforcée depuis l'entrée en vigueur de l'avenant n° 6 à la convention nationale médicale en septembre dernier, permet de faciliter l'accès

à un médecin pour tous les patients du territoire. La condition réservant la prise en charge de la télémédecine et des télésoins aux patients se trouvant dans certaines zones géographiques mérite d'être supprimée puisqu'elle restreint ces pratiques à une cible de patients réduite, écartant de cette prise en charge un nombre important de patients isolés contrairement à l'objectif recherché.

Amendement N° 232 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Adopté)

Les articles L. 1112-1 et R. 1112-1-2 du code de la santé publique prévoient que la rédaction de ce document remis au patient relève de la compétence exclusive du médecin. Or, en cas d'accouchement physiologique en maternité, la sage-femme a pleinement compétence pour prendre en charge la patiente durant son séjour hospitalier, comme le dispose l'article L. 4151-1 du code de la santé publique. Actuellement, le séjour hospitalier pour accouchement physiologique peut être réalisé sous la responsabilité de la sage-femme seule.

Amendement N° 528 au texte N° 1767 - Après l'article 13 (Rejeté)

Depuis la parution du décret n° 2018-788 du 13 septembre 2018 relatif aux modalités de mise en œuvre des activités de télémédecine qui supprime l'obligation pour les promoteurs d'activité de télémédecine de contractualiser avec les agences régionales de santé, ces activités sont dérégulées et leurs promoteurs peuvent proposer des services qui ne répondent pas à des besoins de santé identifiés et ne s'inscrivent pas dans la logique du parcours de soins promu par la convention médicale.

Amendement N° 125 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

La réponse aux besoins identifiés dans le cadre des diagnostics territoriaux doit être assurée par l'ensemble des acteurs sur le territoire, équipes de soins primaires, équipes de soins spécialisés et au-delà les communautés professionnelles territoriales de santé.

Amendement N° 233 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Adopté)

Le taux de couverture vaccinale de la France est aujourd'hui l'un des plus bas d'Europe, inférieur à 20 % de la population-cible. Les couvertures vaccinales observées en France sont donc insuffisantes et ne permettent pas l'installation d'une immunité de groupe, nécessaire pour protéger les personnes les plus vulnérables, notamment les nourrissons.

Amendement N° 244 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

Depuis 2008, les infirmiers vaccinent sans prescription médicale préalable les personnes fragiles contre la grippe, à l'exception de la primo-vaccination. Cette

mesure de santé publique a ainsi permis la vaccination de plus d'un million de personnes lors de la dernière campagne (chiffres CNAMTS). L'article de loi avait prévu que l'infirmière puisse revacciner l'ensemble de la population adulte, afin d'élargir la couverture vaccinale. Or, le décret d'application 2008-877 a été doublement restrictif. D'une part, en limitant uniquement à la grippe, alors que les compétences requises sont les mêmes pour toute vaccination.

Amendement N° 17 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

Amendement de repli. Cette année 2019 est le 10ème anniversaire de la création des agences régionales de santé. Souvent décriées pour la lourdeur administrative et la gestion trop technocratique par les professionnels de santé, libéraux et hospitaliers, il est nécessaire qu'un rapport soit remis au Parlement avant de modifier leur fonctionnement. La durée de 10 années est aujourd'hui significative, permettant de disposer du recul nécessaire pour porter une évaluation valable des agences régionales de santé, de les comparer au dispositif qui précédait à leur création, les comparer éventuellement aux exemples étrangers et les mettre en perspective.

Amendement N° 211 au texte N° 1767 - Après l'article 3 (Adopté)

La méconnaissance du handicap et de son impact sur la vie quotidienne des personnes rend le système de santé peu accessible aux personnes en situation de handicap. La formation des professionnels de santé est un enjeu important pour la transformation des pratiques. Il s'agit de trouver le meilleur équilibre entre le refus de soins et une surmédicalisation, et de prévenir le renoncement aux soins. Ainsi la loi du 11 février 2005 avait inscrit au sein du code de la santé publique l'obligation d'intégrer dans la formation initiale et continue une formation spécifique au handicap.

Amendement N° 1119 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Le présent amendement vise à mettre en cohérence la terminologie employée avec la possibilité offerte aux masseurs-kinésithérapeutes de prescrire des substituts nicotiques qui ne sont en l'occurrence pas des dispositifs médicaux mais des médicaments à base de nicotine appartenant au champ plus large des produits de santé. Cet amendement a également pour objet de faciliter l'accès des patients aux soins en élargissant le périmètre du droit de prescription du masseur-kinésithérapeute aux produits de santé nonobstant le fait qu'il doit s'agir de produits de santé nécessaires à l'exercice de la profession.

Amendement N° 1310 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

« Les collectivités d'outre-mer sont confrontées à des maladies qui épargnent l'Hexagone : dengue, chikungunya, zika, arboviroses, etc. Le sentiment peut

parfois émerger que la recherche sur ces maladies localisées progresse de manière dispersée, notamment en raison de l'éloignement des différents territoires concernés. Les outils télématiques modernes peuvent faciliter la mise en réseau des organismes travaillant sur ces sujets qu'ils soient situés outre-mer, en France continentale voire dans les pays voisins dans le cadre des coopérations régionales ou internationales.

Amendement N° 489 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Non soutenu)

Le décret du 24 décembre 2018 a limité le dispositif Pro A (remplaçant l'ancien dispositif des « périodes de professionnalisation ») aux salariés d'un niveau inférieur au niveau licence. Ainsi, il n'est plus possible de faire bénéficier l'ensemble des professionnels de santé d'un financement de leur formation continue. Or la formation de ces professionnels répond à un double objectif : l'évolution du niveau de qualification des salariés concernés et le maintien du niveau de compétences nécessaire au bon fonctionnement des établissements de santé.

Amendement N° 3 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

Cet amendement vise à demander un rapport du Gouvernement remis au Parlement sur les impacts de la suppression du numerus clausus. Les troubles psychosociaux des étudiants en études de médecine sont malheureusement prégnants dans l'état actuel des choses, où l'on constate tant une saturation des capacités d'enseignement que des terrains de stage. En effet, près d'un étudiant en médecine sur quatre a déjà pensé au suicide, deux tiers d'entre eux présentent des symptômes d'anxiété, et pour un tiers on relève des symptômes de dépression.

Amendement N° 544 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

L'ouverture du capital des officines à des non-pharmaciens représente un risque pour l'indépendance de la profession. Elle conduirait à terme à la fermeture de bon nombre d'officines de proximité utiles aux patients. Lors des travaux de concertation préalable à l'ordonnance « réseau », la DGOS a proposé la modification de l'article L. 5125-14 du code de la santé, reprise ci-après. Cette proposition n'a toutefois pas été retenue dans la version finale du texte de l'ordonnance car elle se trouvait en dehors du champ de l'habilitation législative.

Amendement N° 1494 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Non soutenu)

Depuis plus de 40 ans la politique de santé publique et de réforme hospitalière menée par tous les gouvernements successifs a conduit à réduire de manière drastique le nombre de plateaux techniques et plus particulièrement le nombre

de maternités en France. Cette politique est un continuum au-delà de toutes les alternances politiques et a pour objectif d'élever le niveau de sécurité des soins.

Amendement N° 1097 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

La France des territoires, riche de sa diversité, ne doit pas être la grande délaissée de la République. Si la métropolisation a permis à la France de conserver son rang international, elle a accentué les fractures et les inégalités internes. Pour la première fois depuis plus d'un siècle, 51 % des Français vivent dans les communes de moins de 10 000 habitants. Ce chiffre est éloquent : il traduit la nécessité de trouver un modèle complémentaire et alternatif à celui des métropoles qui est celui de la France des territoires.

Amendement N° 6 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

Les ECN sont une des causes de l'apparition des troubles psychosociaux chez les étudiants. Leur suppression peut donc être saluée. Néanmoins, il est impératif que les parlementaires et les étudiants puissent en toute transparence disposer d'un rapport afin de mesurer les impacts de cette réforme sur le 2e et 3e cycle des études médicales, notamment sur le choix des spécialités. En effet, le système des ECN conduisait par les choix négatifs à voir atterrir des étudiants dans une discipline qu'il n'avait pas choisie et par effet de ricochet à ce que ces médecins diplômés n'exercent pas, sans compter les postes non pourvus.

Amendement N° 263 au texte N° 1767 - Article 18 (Rejeté)

Cet amendement a pour objectif la simplification des règles de recours à la procédure d'appel à projet en la circonscrivant aux projets de création et aux projets d'extension portant sur des seuils importants les rapprochant de l'impact d'une création sur l'offre territoriale.

Amendement N° 413 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

Le décret du 24 décembre 2018 a limité le dispositif Pro A (remplaçant l'ancien dispositif des « périodes de professionnalisation ») aux salariés d'un niveau inférieur au niveau licence. Ainsi, il n'est plus possible de faire bénéficier l'ensemble des professionnels de santé d'un financement de leur formation continue. Or la formation de ces professionnels répond à un double objectif : l'évolution du niveau de qualification des salariés concernés et le maintien du niveau de compétences nécessaire au bon fonctionnement des établissements de santé.

Amendement N° 231 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

La durée du congé maternité est fixée par loi. Elle comprend le congé prénatal et postnatal, et peut être adaptée à la situation familiale, au déroulement de la grossesse et aux conditions de naissance de l'enfant. Le congé maternité permet de se reposer avant l'accouchement et après la naissance. S'il n'existe pas de congé spécifique pour allaitement, certaines conventions collectives peuvent, éventuellement, prévoir de prolonger le congé postnatal pour ce motif. C'est le cas par exemple dans les banques et les assurances.

[Amendement N° 227 au texte N° 1767 - Après l'article 23 \(Rejeté\)](#)

Alors que la promotion de l'allaitement maternel est l'un des objectifs du Programme national nutrition santé (PNNS), la situation dans notre pays n'est guère satisfaisante : un peu plus de la moitié des femmes seulement choisit d'allaiter leur enfant à la naissance ; les disparités régionales restent fortes ; la durée de l'allaitement est trop courte. Pourtant, les recherches scientifiques prouvent l'indéniable supériorité de l'allaitement maternel.

[Amendement N° 543 au texte N° 1767 - Après l'article 23 \(Rejeté\)](#)

La mission d'information au public des officines de service de garde et d'urgence déjà exercée en pratique par les organisations syndicales représentatives de la profession devrait être inscrite dans la loi. Cette mesure permettrait de conforter les organisations syndicales représentatives de la profession qui se sont lancées dans ce type d'entreprise. Cette proposition a déjà été formulée par la DGOS à l'occasion des travaux de concertation concernant l'ordonnance relative au réseau officinal mais avait finalement été supprimée puisqu'elle dépassait l'habilitation donnée au Gouvernement dans le cadre de cette ordonnance.

[Amendement N° 504 au texte N° 1767 - Après l'article 23 \(Non soutenu\)](#)

Les études de santé sont difficiles et ont des effets très lourds sur la santé des étudiants. De nombreux étudiants souffrent de détresse psychologique et sont fragilisés par la pression permanente des concours. Il n'est plus possible d'imposer des réformes sans prendre en compte le bien être et la qualité de vie de ceux qui sont principalement touchés par celles ci. Ce mal être est global et il est nécessaire pour le Gouvernement de prendre la mesure de ses actes face à ce mouvement généralisé.

[Amendement N° 1575 au texte N° 1767 - Après l'article 23 \(Rejeté\)](#)

Les équipes mobiles de gériatrie sont notamment définies par deux circulaires de la D.H.O.S. du 18 mars 2002, relative à l'amélioration de la filière de soins gériatriques et du 28 mars 2007 relative à la filière de soins gériatriques. Ces équipes transversales apportent leurs expertises aux établissements de santé

mais aussi, à leurs demandes, aux EPHAD. Elles peuvent ainsi dispenser des évaluations gérontologiques, contribuer à l'élaboration du projet de soins, participer à l'orientation des malades, organiser leurs sorties, conseiller les professionnels...

Amendement N° 539 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

L'ouverture du capital des officines à des non-pharmaciens représente un risque pour l'indépendance de la profession. Elle conduirait à terme à la fermeture de bon nombre d'officines de proximité utiles aux patients. L'article L. 5125-14 du code de la santé publique est ainsi rédigé :« Aucune convention relative à la propriété d'une officine n'est valable si elle n'a été constatée par écrit. Une copie de la convention doit être déposée au conseil régional de l'ordre des pharmaciens et au siège de l'agence régionale de santé. »

Amendement N° 265 au texte N° 1767 - Après l'article 18 (Retiré)

L'évolution du mode de vie des Français et la recherche d'un meilleur équilibre vie privé – vie professionnelle incite de plus en plus de jeunes médecins, dont les études sont déjà très longues, à s'orienter vers un exercice salarié de la profession de médecin, que ce soit en hôpitaux ou dans le cadre d'un autre type d'établissement médical ou médico-social. Ce choix de carrière de plus en plus fréquent a pour effet négatif d'accentuer les déserts médicaux avec un vieillissement de la profession dans le secteur libéral et un difficile accès aux soins des populations.

Amendement N° 1235 au texte N° 1767 - Après l'article 23 (Rejeté)

« Le système de santé ultramarin se caractérise par une pénurie de professions médicales, différente selon les territoires. Certains territoires ultra-marins font face à un manque de médecins généralistes quand d'autres souffrent d'un manque de spécialistes. En Guyane, ce sont à la fois des médecins et des professions paramédicales qui font défaut tandis que le directeur du CHU de la Réunion explique être dans l'obligation de fermer des blocs opératoires, étant confronté à une pénurie d'anesthésistes. Cette situation entraîne de fait des déséquilibres et des situations tragiques.

Amendement N° 1102 au texte N° 1767 - Article 1er (Adopté)

La fracture médicale est une réalité pour un nombre croissant de Français. Le manque de médecins dans de nombreuses communes françaises résulte d'un recrutement trop restreint et d'une concentration dans les zones les plus riches. Entre 2007 et 2016, le nombre de généralistes en France a diminué de 8,7 %. Plus

de trois millions de personnes peinent désormais à trouver un médecin traitant. Il convient de lutter beaucoup plus activement contre la désertification médicale. Il est nécessaire, pour mieux définir les objectifs de formation, de mieux appréhender les besoins en formation.

[Amendement N° 197 au texte N° 1767 - Article 1er \(Adopté\)](#)

Il s'agit d'un amendement rédactionnel visant à rendre plus élégante et plus intelligible la formulation de cet alinéa. À l'alinéa 17, substituer aux mots :« étranger en santé »les mots :« en santé validé à l'étranger ».

[Amendement N° 160 rectifié au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Retiré avant séance\)](#)

Les 4716 sites de laboratoires de biologie médicale représentent un point d'accès supplémentaire à la vaccination antigrippale pour les français. Ils pourraient ainsi contribuer à augmenter la couverture vaccinale contre la grippe. Les biologistes médicaux qui y exercent sont déjà formés à réaliser de nombreux types de prélèvements auprès des patients. La traçabilité des vaccinations et leur élimination par le circuit des déchets DASRI pourraient être des éléments parfaitement maîtrisés par les laboratoires de biologie médicale.

[Amendement N° 8 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

L'article L. 632-6 du Code de l'éducation donne aux Centre national de gestion la compétence pour établir la liste des lieux d'exercice éligibles aux CESP, sur proposition des ARS. Le décroisement ne pourra devenir une réalité qu'à la condition que l'ensemble des professionnels, hospitaliers comme libéraux, travaillent ensemble et que les élus locaux soient consultés. En effet, les contrats d'engagement ne peuvent être du seul ressort des CNG après avis des ARS, lesquelles ont en gestion des territoires très vastes, avec des réalités locales qui ne sont pas toujours détectées.

[Amendement N° 480 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à lutter contre les zones médicales sous-dotées, source d'importantes inégalités pour nos compatriotes en créant des zones franches médicales prioritaires, créées sur des périmètres géographiques définis par les agences régionales de santé en fonction des zones démographiques sous-denses, s'appuie sur des exonérations fiscales en faveur des médecins généralistes et spécialistes. L'objectif du présent amendement est, dans une perspective incitative de garantir l'accès de tous à des soins médicaux.

[Amendement N° 254 rectifié au texte N° 1767 - Après l'article 7 D \(Retiré\)](#)

Les refus de soins, violations du droit et de la déontologie attachée aux professions médicales, sont un phénomène constaté par nombre d'enquêtes et rapports associatifs ou institutionnels comme le montrent notamment l'enquête de 2016 du Défenseur des droits sur les difficultés d'accès aux soins pour les bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C), de l'aide à l'acquisition d'une complémentaire santé (ACS) et de l'aide médicale de l'État (AME) et la dernière synthèse de l'observatoire des refus de soins de la Fédération des acteurs de la solidarité.

Amendement N° 274 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 139 au texte N° 1767 - Après l'article 7 (Rejeté)

L'objet de cet amendement est d'améliorer l'efficacité des soins et la coordination du parcours de soins du patient. La loi de modernisation du système de santé du 26 janvier 2016 a prévu, à travers l'article L1112-1 du code de la santé publique, que les praticiens de ville et les praticiens d'établissement de santé s'échangent toutes les informations médicales nécessaires à la prise en charge du patient dans une lettre de liaison. Ainsi, depuis janvier 2017, toute personne hospitalisée doit se voir remettre une lettre de liaison. Ce document doit lui être remis le jour de la sortie et, dans le même temps, adressé au médecin de ville.

Amendement N° 1560 rectifié au texte N° 1767 - Article 7 (Adopté)

La stratégie Ma Santé 2022 entend faire des communautés professionnelles territoriales de santé la pierre angulaire de l'organisation territoriale des soins de proximité. A cet égard, il est légitime que les agences régionales de santé puissent jouer un rôle de garantes de la cohérence des projets et des périmètres des CPTS, sans pour autant s'immiscer dans leurs modes de fonctionnement ou le contenu de leurs actions.

Amendement N° 512 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement renforce le rôle des commissions médicales d'établissement dans les projets territoriaux de santé. Les professionnels de santé sont essentiels, grâce à leur proximité avec les enjeux et les patients, pour développer des projets territoriaux adaptés aux situations locales. Ainsi, cet

amendement vise à remplacer l'établissement de santé par la commission médicale d'établissement dans l'élaboration des projets territoriaux de santé.

Amendement N° 136 rectifié au texte N° 1767 - Après l'article 7 (Non soutenu)

L'article L. 4301-1 du code de la santé publique définit l'exercice en pratique avancée des auxiliaires médicaux. Lors des débats parlementaires conduisant à son introduction en 2016, cet article s'est vu compléter d'une notion de « coordination des soins par un médecin » dans la définition du cadre d'exercice des professionnels en pratique avancée. En réalité, le professionnel de santé en pratique avancée n'intervient pas sous la coordination d'un médecin.

Amendement N° 185 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

La structuration des soins de proximité et la Constitution d'un collectif de soins autour du patient est le premier objectif du présent projet de loi. Les infirmiers constituent l'un des piliers de ce collectif d'exercice coordonné de proximité. Pour cela, le rôle des professionnels de santé et l'étendue de leur compétence définie par la loi doivent être souples afin de répondre aux besoins des patients. Or le cadre légal de l'exercice infirmier s'avère trop rigide. Certains actes sont conditionnés dans les textes à l'existence d'une prescription préalable d'un médecin mais sont, dans la réalité, réalisés sans prescription par l'infirmier qui en informe le médecin.

Amendement N° 959 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à offrir une reconnaissance aux sages-femmes dans leur participation aux soins primaires. Les actions de dépistage, de prévention et de diagnostic de la pathologie positionnent la sage-femme comme praticien de 1er recours en soins primaires pour la santé des femmes, au cœur du dispositif permettant à la patiente d'être au centre du parcours de santé. Cette place dans le système de santé français nécessite d'être clairement identifiée dans la loi. Depuis de nombreuses années, en France, la prise en charge de la grossesse n'a été qu'en termes de risques potentiels, entraînant une hyper technicisation.

Amendement N° 516 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

Les 4716 sites de laboratoires de biologie médicale représentent un point d'accès supplémentaire à la vaccination antigrippale pour les français. Ils pourraient ainsi contribuer à augmenter la couverture vaccinale contre la grippe. Les biologistes médicaux qui y exercent sont déjà formés à réaliser de nombreux types de prélèvements auprès des patients. La traçabilité des vaccinations et leur élimination par le circuit des déchets DASRI pourraient être des éléments parfaitement maîtrisés par les laboratoires de biologie médicale.

[Amendement N° 127 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

Les 4716 sites de laboratoires de biologie médicale représentent un point d'accès supplémentaire à la vaccination antigrippale pour les français. Ils pourraient ainsi contribuer à augmenter la couverture vaccinale contre la grippe. Les biologistes médicaux qui y exercent sont déjà formés à réaliser de nombreux types de prélèvements auprès des patients. La traçabilité des vaccinations et leur élimination par le circuit des déchets DASRI pourraient être des éléments parfaitement maîtrisés par les laboratoires de biologie médicale.

[Amendement N° 180 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

Élargir la couverture vaccinale est indispensable pour permettre à la fois la prévention et la diminution des cas de grippe. Les laboratoires de biologie médicale représentent un point d'accès supplémentaire à la vaccination antigrippale pour les Français et pourraient contribuer à significativement augmenter la couverture vaccinale contre la grippe. Les biologistes médicaux qui y exercent sont déjà formés à réaliser de nombreux types de prélèvements auprès des patients.

[Amendement N° 258 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

Les actions de dépistage, de prévention et de diagnostic de la pathologie positionnent la sage-femme comme praticien de 1er recours en soins primaires pour la santé des femmes, au cœur du dispositif permettant à la patiente d'être au centre du parcours de santé. Cette place dans le système de santé français nécessite d'être clairement identifiée dans la loi. Depuis de nombreuses années, en France, la prise en charge de la grossesse n'a été qu'en termes de risques potentiels, entraînant une hyper technicisation.

[Amendement N° 325 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

Les besoins de la population féminine sont tels que certains établissements sous-dotés en effectif gynécologues obstétriciens se retrouvent démunis de tout suivi de cette spécialité. Afin que les femmes n'aient pas l'obligation de se tourner vers une sage-femme libérale de manière systématique ou un gynécologue en dehors de l'établissement dans lequel elles souhaiteraient être suivies, il est impératif de développer cet exercice pour les sages-femmes et de le faire connaître.

[Amendement N° 138 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

La structuration des soins de proximité et la Constitution d'un collectif de soins autour du patient est le premier objectif du présent projet de loi. Les infirmiers constituent l'un des piliers de ce collectif d'exercice coordonné de proximité.

Pour cela, le rôle des professionnels de santé et l'étendue de leur compétence définie par la loi doivent être souples afin de répondre aux besoins des patients. Or le cadre légal de l'exercice infirmier s'avère trop rigide.

Amendement N° 558 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

La structuration des soins de proximité et la Constitution d'un collectif de soins autour du patient est le premier objectif du présent projet de loi. Les infirmiers constituent l'un des piliers de ce collectif d'exercice coordonné de proximité. Pour cela, le rôle des professionnels de santé et l'étendue de leur compétence définie par la loi doivent être souples afin de répondre aux besoins des patients. Or le cadre légal de l'exercice infirmier s'avère trop rigide.

Amendement N° 285 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

Un des objectifs du présent projet de loi est la structuration des soins de proximité et la Constitution d'un collectif de soins coordonné de proximité autour du patient, dont les infirmiers constituent l'un des piliers. Pour cela, le rôle des professionnels de santé et l'étendue de leur compétence définie par la loi doivent être souples afin de répondre aux besoins des patients. Or, le cadre légal de l'exercice infirmier s'avère trop rigide. Certains actes sont conditionnés dans les textes à l'existence d'une prescription préalable d'un médecin mais sont, dans la réalité, réalisés sans prescription par l'infirmier qui en informe le médecin.

Amendement N° 144 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Le cadre légal de l'exercice infirmier doit être amélioré, par un assouplissement qui permettrait aux infirmiers de procéder à la prescription de certains examens de contrôle ou de mieux prendre en charge la douleur (antalgiques de palier 1). Cette faculté simplifiera le travail des professionnels au bénéfice des patients.

Amendement N° 169 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

La structuration des soins de proximité et la Constitution d'un collectif de soins autour du patient est le premier objectif du présent projet de loi. Les infirmiers constituent l'un des piliers de ce collectif d'exercice coordonné de proximité. Pour cela, le rôle des professionnels de santé et l'étendue de leur compétence définie par la loi doivent être souples afin de répondre aux besoins des patients. Or le cadre légal de l'exercice infirmier s'avère trop rigide.

Amendement N° 1100 au texte N° 1767 - Article 8 (Rejeté)

L'article 8 du projet prévoit d'habiliter le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnances des mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. La fracture médicale est une réalité pour un nombre croissant de Français. Le manque de médecins dans de nombreuses communes françaises résulte d'un recrutement trop restreint et d'une concentration dans les zones les plus riches. Entre 2007 et 2016, le nombre de généralistes en France a diminué de 8,7 %. Plus de trois millions de personnes peinent désormais à trouver un médecin traitant. Il convient de lutter beaucoup plus activement contre la désertification médicale.

Amendement N° 960 au texte N° 1767 - Article 8 (Rejeté)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à donner aux hôpitaux de proximité une réelle autonomie. En effet, les établissements de proximité ne doivent en aucun cas être les déversoirs des GHT en devenant de simples lits de SSR avec un petit plateau pour les opérations de médecine. Si ces établissements commencent à effectuer des activités de premier recours et qu'ils intègrent les GHT, cela signifie soit que l'hôpital concurrencera la médecine de ville, plutôt que d'être dans une démarche de coopération, soit que les professionnels libéraux passeront sous la coupe de l'hôpital.

Amendement N° 149 au texte N° 1767 - Article 8 (Retiré)

Dans la rédaction retenue par le Gouvernement dans son amendement, le rôle que jouent les hôpitaux de proximité pour favoriser le maintien à domicile n'est pas défini de manière assez précise. Ce d'autant moins, qu'en tant qu'établissement avec hébergement, un hôpital de proximité ne connaît pas le domicile des patients, contrairement à d'autres acteurs, tels que les professionnels du champ ambulatoire ou médico-social, ou les structures d'hospitalisation à domicile.

Amendement N° 1546 au texte N° 1767 - Article 8 (Retiré)

Ce sous-amendement vise à préciser que les hôpitaux de proximité ont au nombre des activités la chirurgie légère, dont les actes autorisés à être réalisés seront précisés par un Décret en Conseil d'État. En effet, selon distances et les durées pour accéder à un plateau technique, le maintien d'un service de chirurgie ambulatoire est nécessaire pour que la responsabilité territoriale du premier recours hospitalier soit pleine et entière.

Amendement N° 1770 au texte N° 1767 - Article 8 (Rejeté)

L'article 8 du projet prévoit d'habiliter le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnances des mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. La fracture médicale est une réalité

pour un nombre croissant de Français. Le manque de médecins dans de nombreuses communes françaises résulte d'un recrutement trop restreint et d'une concentration dans les zones les plus riches. Entre 2007 et 2016, le nombre de généralistes en France a diminué de 8,7%. Plus de trois millions de personnes peinent désormais à trouver un médecin traitant. Il convient de lutter beaucoup plus activement contre la désertification médicale.

[Amendement N° 988 au texte N° 1767 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

La consultation des élus locaux permet de mieux prendre en compte les besoins et spécificités de la population d'un territoire. L'aménagement de l'offre de soins ne doit pas dépendre d'une éventuelle pénurie de professionnels, mais des besoins de santé de la population, or les collectivités territoriales sont les mieux à même d'informer sur ces besoins. Cet amendement vise à permettre d'associer les collectivités territoriales qui ont une connaissance des besoins de santé de la population.

[Amendement N° 206 au texte N° 1767 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement propose d'associer à la gouvernance des établissements de santé de proximité les représentants des professionnels concernés du territoire qui sont, par nature, au cœur des enjeux de la prise en charge des patients.

[Amendement N° 961 au texte N° 1767 - Article 8 \(Tombe\)](#)

Cet amendement du groupe les Républicains entend apporter de la souplesse dans le dispositif prévu par le Gouvernement. La labellisation des hôpitaux de proximité ne doit pas avoir pour conséquence la fermeture de services ayant une activité de qualité ou d'empêcher le développement de services répondant à un besoin sur le territoire. A titre d'exemple, fermer un service de maternité, ayant une activité assurant la sécurité sanitaire des patients, parce que la définition de l'hôpital prévue par le code l'exclut, serait dommageable.

[Amendement N° 13 au texte N° 1767 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le terme de « gradation » des soins évoque une hiérarchie dans la qualité des soins. L'offre de proximité ne saurait être une offre de moindre qualité. La sémantique est particulièrement importante. Il convient plutôt de parler de premier niveau de prise en charge hospitalière.

[Amendement N° 620 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Avec le codage des actes effectués et des prestations servies (médicaments, biologie) et la T2A, les organismes d'assurance maladie disposent d'une

information précise de l'état de santé de l'ensemble de la population ; fréquemment ces seules informations notifient une pathologie. Il apparaît donc nécessaire, vis-à-vis des assurés sociaux de garantir la confidentialité des données qui, si elles sont nécessaires aux organismes d'assurance maladie pour assurer la liquidation comptable des prestations, ne doivent pas pouvoir être accessibles et consultés par les agents, en dehors de situations clairement définies et encadrées.

Amendement N° 210 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

Le but du présent amendement est de porter à connaissance des conseils d'administration et de surveillance des établissements concernés les projets de mutualisations que la direction de ces établissements pourrait envisager.

Amendement N° 475 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Les producteurs de données de santé doivent faire partie de la gouvernance de la plateforme des données de santé, en tant que contributeurs majeurs à l'agrégation de ces données. Compléter l'alinéa 44 par la phrase suivante :« Les organismes représentant des producteurs de données de santé sont membres de droit de la gouvernance de la Plateforme des données de santé. »

Amendement N° 621 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

La traçabilité des accès à l'historique des remboursements (Web médecin) aurait dû constituer un préalable indispensable à la mise en œuvre de la consultation de la base de données médicale et à sa généralisation et il est impératif que les bénéficiaires de l'assurance maladie puissent y avoir accès. Or l'article R. 162-1-15 du code de la sécurité sociale évoque uniquement un droit d'accès aux données à caractère personnel contenues dans le serveur. Cet accès doit s'étendre à la possibilité pour chaque bénéficiaire de l'assurance maladie de savoir qui a consulté le Web médecin et à quel moment.

Amendement N° 618 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Dans un souci de transparence, il semble important d'avoir des informations sur les indicateurs de qualité.

Amendement N° 213 au texte N° 1767 - Article 12 (Rejeté)

Cet article instaure le l'espace numérique de santé que chaque citoyen-patient pourra activer. Le présent amendement vise à s'assurer que la gestion du parcours de santé qui s'opérera demain via cet espace numérique de santé se fera bien toujours sous le contrôle des professionnels de santé.

Amendement N° 963 au texte N° 1767 - Après l'article 11 (Retiré)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à organiser et à sécuriser la communication des données de santé et à protéger le droit au respect de la vie privée des individus qui en sont les propriétaires. L'accumulation et l'exploitation de données personnelles sur les individus est l'un des grands enjeux de demain dans tous les domaines (économie, santé, sécurité etc.), il est donc nécessaire d'offrir aux citoyens un cadre clair et protecteur face aux dérives qui peuvent survenir.

Amendement N° 578 au texte N° 1767 - Après l'article 10 (Rejeté)

L'alinéa 1er de l'article L. 3132-1 du code de la santé publique dispose que :« Chaque établissement public de santé, sauf dérogation tenant à sa spécificité dans l'offre de soins territoriale, est partie à une convention de groupement hospitalier de territoire. Le groupement hospitalier de territoire n'est pas doté de la personnalité morale. » Chaque groupement doit s'associer à un CHU, au moyen d'une convention entre l'établissement support du groupement et le centre universitaire.

Amendement N° 476 au texte N° 1767 - Après l'article 10 (Rejeté)

La loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé les Groupements Hospitaliers de Territoire (GHT), qui ont en pratique pour conséquence la mise sous tutelle des centres hospitaliers non support. Périmètre des groupements hospitaliers trop larges, difficultés de création de pôles inter-établissement en fonctions des réalités du terrain ou des spécialités des établissements parties à la convention de groupement, le dispositif des articles L. 6132-1 et suivant du code de la santé publique est en l'état actuel trop lourd et manque cruellement de souplesse.

Amendement N° 1121 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Afin de favoriser l'efficacité des systèmes de données de santé, il est important de capitaliser sur les expériences déjà portées par les établissements publics de santé qui pourront bénéficier d'un accompagnement méthodologique et financier pour que l'ensemble des acteurs du système de santé puisse bénéficier de leurs avancées.

Amendement N° 434 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Les producteurs de données de santé doivent faire partie de la gouvernance de la plateforme des données de santé, en tant que contributeurs majeurs à l'agrégation de ces données. Compléter l'alinéa 44 par la phrase suivante :« Les

organismes représentants des producteurs de données de santé sont membres de droit de la gouvernance de la Plateforme des données de santé. »

Amendement N° 615 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Il convient d'organiser et de sécuriser les données de santé. Cet amendement prévoit de garantir aux citoyens que l'utilisation éventuelle des données de santé à caractère personnel ne remet pas en cause le respect de leur vie privée. Après l'alinéa 30, insérer les trois alinéas suivants :« Vbis. – Le même article L. 1461-5 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :« Le système national des données de santé ne permet d'accéder ni aux noms et prénoms des personnes, ni à leur numéro d'inscription au répertoire national d'identification des personnes physiques.

Amendement N° 526 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

Cet amendement a pour objet de replacer chacun dans son rôle et ses missions et de confier des responsabilités plus effectives à la CME L'élaboration de la politique médicale de qualité et de sécurité des soins doit être réalisée par la commission médicale du groupement avec le concours des établissements et pas l'inverse.

Amendement N° 973 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Cet alinéa reste très flou sur la gestion d'une base de données visant à faire une future activité de recherche. En effet cet alinéa dispose : « ou servant à constituer des bases de données à des fins ultérieures de recherche, d'étude ou d'évaluation dans le domaine de la santé. ». La gestion des données de santé reste particulièrement sensible autant dans leur traitement que dans leur sécurisation.

Amendement N° 527 au texte N° 1767 - Après l'article 10 (Rejeté)

Cet amendement a pour objet de renforcer la médicalisation du projet médical partagé du GHT en confiant expressément son élaboration aux CME du groupement. Ce n'est pas aux administrations hospitalières mais aux équipes hospitalières d'élaborer ensemble un projet médical qui sera effectivement partagé.

Amendement N° 972 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

La notion de « tiers » visé par l'article 1461-3 du code de la santé publique instaure certes un système de contrôle mais assez léger sur la partie concernant le rôle de la CNIL, sur la « qualité » du tiers et surtout sur la finalité des opérations. Aussi, il est proposé de remettre la CNIL au centre de ces opérations

et d'assurer une réelle transparence des futures recherches exploitant ces données de santé autant sur la finalité de l'activité que sur celui qui est à la manœuvre.

Amendement N° 262 au texte N° 1767 - Article 12 (Retiré)

Les associations d'usagers du système de santé agréées sont des acteurs majeurs de prévention, d'éducation thérapeutique, d'accompagnement des malades dans leur accès à la santé et aux droits et dans leur maintien dans le soin. Elles permettent, à travers les instances de démocratie sanitaire, de rapprocher les usagers du système de santé. Il convient donc de les mentionner explicitement et de faciliter leur sollicitation par les usagers, à travers l'espace numérique de santé.

Amendement N° 611 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

L'utilisation des données de santé nécessite d'être organisée et sécurisée. Tel est l'objet de cet amendement. Après l'alinéa 8, insérer les quatre alinéas suivants :« 3° Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :« Tout usager du système de soins, toute personne couverte par un système de protection contre le risque maladie financé par l'État ou un régime légalement obligatoire d'assurance maladie, a accès aux données dématérialisées qui le concernent, et qu'il a fournies directement ou par l'intermédiaire de professionnels ou d'établissements de santé, qui sont contenues dans des bases de données gérées par l'État ou des ...

Amendement N° 15 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Le manque de coopération entre le secteur hospitalier et la ville trouve en partie son explication dans la difficulté à communiquer. Car si l'hôpital évoque l'atomisation des professionnels libéraux comme étant une cause, les professionnels de ville ne parviennent pas davantage à communiquer avec l'hôpital, car les investissements en matière de systèmes d'informations sont trop faibles, trop hétérogènes et les initiatives portées par les acteurs de santé, quelque soit le secteur, manque de cohérence.

Amendement N° 619 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Cette phrase fait allusion à « un faible risque d'impact sur la vie privée ». Une telle notion n'est pas suffisamment précise. Comment est caractérisé « un faible risque d'impact sur la vie privée » ? Une telle notion pourrait conduire à des abus. Régulièrement, nous apprenons par les médias le vol de dossiers médicaux. Ainsi, en 2018, des hackers ont volé des dossiers médicaux appartenant à 1,5 million d'habitants de Singapour – plus du quart de la population – y compris celui du premier ministre !

Amendement N° 196 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

La loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé les groupements hospitaliers de territoire. Depuis trois ans, ces groupements hospitaliers de territoire ont évolué diversement : seulement un cinquième a opté pour la formule de la commission médicale dont la formule est rendue obligatoire par le projet de loi. On constate que les praticiens restent attachés à leur établissement d'affectation. Aussi, il convient de veiller à préserver légalement l'équilibre entre cette identité locale et l'acquisition d'un esprit collectif qui s'obtiendra avec le déploiement du projet médical partagé.

Amendement N° 616 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Actuellement un grand nombre de formats et de normes utilisés dans les systèmes de dossiers de santé informatisés les rendent incompatibles. Les acteurs de la santé (patients, équipes cliniques de la communauté et installations hospitalières) ne peuvent partager leurs données, même à l'intérieur d'un établissement. L'interopérabilité des données de santé est indispensable pour une amélioration des soins, une baisse des coûts. C'est pourquoi cette Plateforme doit veiller à la mise en place de l'interopérabilité.

Amendement N° 609 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Le partage des données du secteur médico-social et du secteur sanitaire est essentielle pour produire des éléments de connaissance au pilotage efficient de la politique de santé. Mais ce partage ne sera opérant que si et seulement si les systèmes d'information sont interopérables et s'intègrent dans la pratique quotidienne des professionnels.

Amendement N° 14 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

Les groupements hospitaliers de territoire n'associent absolument l'hospitalisation privée, qu'elle soit lucrative ou non lucrative. Une convention de partenariat peut être conclue. La réforme des GHT a eu pour ambition de réorganiser l'hospitalisation publique (sans pour autant leur conférer la personnalité morale). Ce n'est pas une réforme globale de l'organisation des soins sur un territoire. A moins d'ouvrir les GHT à l'hospitalisation privée et aux acteurs du territoire, il semble nécessaire de réaliser ce changement sémantique.

Amendement N° 133 au texte N° 1767 - Article 11 (Non soutenu)

L'article 11 prévoit d'ouvrir l'accès aux données de santé aux professionnels de santé dans la mesure où le système national des données de santé sera enrichi de l'ensemble des données collectées lors des actes pris en charge par

l'assurance maladie. Il est demandé à travers cet amendement que les organisations syndicales et leurs représentants puissent y avoir accès également.

[Amendement N° 612 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Cet alinéa retire de la concertation de la mise en œuvre des données de santé la Caisse nationale de l'assurance maladie. Il paraît surprenant de retirer cet acteur majeur de la concertation. Elle détient par sa nature même un grand nombre de données de santé des assurés. Il convient de laisser la CNAM dans la concertation.

[Amendement N° 209 au texte N° 1767 - Article 10 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement propose que, si une majorité ne s'exprime pas lors des réunions de la commission médicale de groupement, le président élu fait basculer la décision par sa voix prépondérante. Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :« Il a voix prépondérante en cas de désaccords ».

[Amendement N° 614 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet, par décret du Ministre, aux professionnels de santé, en ville comme en établissement, et à leurs représentants, d'avoir accès aux informations qui leur sont nécessaires pour, d'une part, connaître leur activité ou leur pratique (par exemple comparativement à celle de leur profession), et d'autre part, établir un dialogue équitable avec les pouvoirs publics, notamment l'assurance maladie et les agences régionales de santé, à titre individuel ou collectif.

[Amendement N° 566 au texte N° 1767 - Article 10 \(Rejeté\)](#)

La loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé les Groupements Hospitaliers de Territoire (GHT), qui ont pour conséquence la mise sous tutelle des centres hospitaliers non support. Ces centres hospitaliers s'inquiètent d'une perte d'autonomie évidente et des conséquences de la convergence annoncée des moyens vers les hôpitaux supports des GHT. Or, certains établissements parties à un groupement ont la gestion d'un équipement lourd et/ou d'une activité avec une prééminence certaine par rapport aux moyens alloués à l'établissement support.

[Amendement N° 613 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Les unions régionales de professionnels de santé, qui ont actuellement accès direct au système national d'information inter régimes de l'assurance maladie doivent, au même titre que les agences régionales de santé, avoir un accès

privilegié aux données de santé. Elles ont également toute leur place dans la gouvernance de la Plateforme des données de santé.

Amendement N° 610 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Cet amendement vise à maintenir les garanties relatives au droit au respect de la vie privée des personnes hospitalisées qui figurent à l'article L. 1435-6 actuellement en vigueur et dans la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Toute personne hospitalisée a droit au respect de sa vie privée et peut avoir demandé à ce que sa présence dans un établissement de santé ou les informations relatives à son état de santé ne soient pas divulguées.

Amendement N° 16 au texte N° 1767 - Article 19 (Rejeté)

Les agences régionales de santé ont un rôle structurel dans l'organisation territoriale de la santé. Si, a priori, les objectifs de simplification sont partagés, les contours proposés dans la rédaction actuelle sont beaucoup trop vagues pour être validés en l'état. Cet amendement vise donc à supprimer l'article.

Amendement N° 218 au texte N° 1767 - Article 18 (Rejeté)

Cet amendement vise à limiter la portée de la mesure proposée par le présent article qui tend à assouplir très fortement la réglementation des périmètres de protection autour des petits captages d'eau. Le seuil fixé à une moyenne quotidienne de 100 m³ d'eau produit paraît attenter trop fortement à la sécurité sanitaire des populations desservies et crée à notre sens une rupture d'égalité entre les habitants des zones denses, où les mesures de protection restent fortes, et celles des zones moins denses. Le présent amendement propose de limiter la portée de cette mesure aux captages produisant moins de 40 m³ par jour en moyenne.

Amendement N° 234 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

Afin de garantir une véritable politique de prévention pour tous les patients, cette proposition vise à autoriser les sages-femmes à effectuer, dans le cadre du suivi de la femme, le dépistage des infections sexuellement transmissibles (IST), le repérage des conduites addictives et la prescription de bilans sanguins pour la femme et le couple.

Amendement N° 235 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

Il est proposé de généraliser l'entretien prénatal précoce au cours du premier trimestre de grossesse et de le décorrélérer des séances de préparation à la naissance. L'entretien prénatal précoce (EPP), dont les bénéfices sont multiples,

ne compte pas parmi les sept consultations obligatoires du suivi de grossesse mais est rattaché aux séances facultatives de préparation à la naissance et à la parentalité. Or, ces séances sont peu suivies par les femmes, de nombreuses multipares considérant par exemple qu'elles ne sont pas utiles après un premier accouchement.

Amendement N° 264 au texte N° 1767 - Après l'article 18 (Rejeté)

Cet amendement vise à étendre l'état des prévisions de recettes et des dépenses (EPRD) à l'ensemble des établissements et services médico-sociaux du champ du handicap. En effet, L'article 58 de la loi d'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015 a prévu la généralisation progressive des contrats pluriannuels d'objectifs et de moyens (CPOM) dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes.

Amendement N° 188 au texte N° 1767 - Article 19 (Non soutenu)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

Amendement N° 1574 au texte N° 1767 - Après l'article 15 (Rejeté)

Depuis une dizaine d'année en France, les ruptures de stocks de médicaments progressent de façon préoccupante. Leur nombre est en effet passé d'une quarantaine en 2008, à plus de cinq cents en 2017 pour les médicaments d'intérêt thérapeutique majeur. Les causes de ces pénuries sont multiples : tensions mondiales sur la production, fluctuations du marché, problèmes de production, difficultés d'approvisionnement en principes actifs, contraintes réglementaires et économiques....

Amendement N° 201 au texte N° 1767 - Article 19 (Non soutenu)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

Amendement N° 765 au texte N° 1767 - Article 23 (Rejeté)

Afin d'éviter un contournement des sanctions d'interdiction d'exercer ou de radiation, prononcées par les juridictions ordinaires, il est impératif de les

compléter. En effet, il a été souligné par plusieurs professionnels de santé que certains anciens praticiens, sanctionnés dans le cadre de cette législation, se reconvertisaient en gestionnaire, dans des structures dispensant des soins, la plupart du temps dans des centres de santé.

Amendement N° 215 au texte N° 1767 - Article 17 (Rejeté)

Cet article demande à l'INED de produire annuellement un rapport sur les interruptions volontaires de grossesse réalisées en France. Il paraît nécessaire d'englober également les interruptions réalisées à l'étranger afin d'obtenir une photographie plus exacte de la situation.

Amendement N° 259 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

La sage-femme est le praticien de choix pour un suivi médical pertinent afin de proposer un accompagnement de la grossesse d'une femme, d'un couple, du projet de naissance et d'accueil de l'enfant, puis du retour à la maison. La grossesse est une période particulière qui permet aux femmes de se faire suivre régulièrement, et pour certaines, de réintégrer le parcours de soin quand celles-ci l'ont interrompu.

Amendement N° 1624 au texte N° 1767 - Après l'article 17 (Rejeté)

La mesure proposée vise à étendre les compétences des sages-femmes afin de leur permettre de pratiquer les interruptions volontaires de grossesse par voie chirurgicale, jusqu'à la fin de la dixième semaine de grossesse. Exerçant un rôle majeur en matière de santé sexuelle et reproductive, les sages-femmes sont particulièrement concernées par les choix politiques relatifs à la santé publique et à la prévention. L'extension de leurs compétences en matière d'IVG médicamenteuse depuis la loi du 26 janvier 2016 correspond à la pratique d'un métier qui évolue, faisant de ces professionnels de santé des partenaires particulièrement importants de la santé des femmes.

Amendement N° 537 au texte N° 1767 - Article 23 (Non soutenu)

Les infirmiers peuvent détenir des titres de spécialités ou de pratiques avancées reconnus par le code de la santé publique. Il s'agit des seuls titres pouvant également être apposé sur les plaques professionnelles et ordonnances infirmières. Cet amendement propose de notifier les titres détenus sur les listes dressés par les organismes désignés à cette fin. Il s'agit notamment de permettre aux organismes et aux usagers de vérifier la détention des titres de spécialité sur les tableaux de l'Ordre infirmier. L'accès pour les tiers à de tels informations est nécessaire pour une orientation rationnelle des patients vers des professionnels adaptés.

Amendement N° 479 au texte N° 1767 - Article 20 (Non soutenu)

Ces alinéas prévoient que le plan départemental de mobilisation, non seulement perde sa dénomination, mais surtout, soit déclenché seulement sur proposition du directeur général de l'ARS. Face à l'urgence qui motive le déclenchement d'un tel plan, il convient de ne pas ajouter des étapes à la décision et de maintenir le dispositif actuel, de même que sa dénomination par souci de lisibilité parmi les différents dispositifs de crise existant en France.

Amendement N° 482 au texte N° 1767 - Article 20 (Non soutenu)

Pour maintenir la lisibilité sur les différents dispositifs de crise existant en France, il convient de conserver la dénomination du plan blanc d'établissement.

Amendement N° 477 au texte N° 1767 - Article 15 (Non soutenu)

Ces alinéas visent à supprimer la possibilité de faire appel à des praticiens hospitaliers volontaires pour effectuer des missions de remplacement temporaires dans les établissements publics de santé. Le Gouvernement souhaite supprimer cette disposition introduite par la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 au motif qu'elle s'est avérée en pratique peu opérante. Si nous comprenons la volonté de simplifier le droit, il convient tout de même de conserver une telle possibilité qui pourrait s'avérer utile.

Amendement N° 348 au texte N° 1767 - Article 23 (Rejeté)

Plusieurs objectifs à ce changement : - Faciliter l'accès à la justice ordinale, peu connue et donc peu utilisée par les patients (car ne concerne pas seulement les professionnels de santé) - La rendre accessible géographiquement parlant : certains justiciables doivent parcourir plusieurs kilomètres pour accéder à la juridiction concernée - S'aligner sur le fonctionnement des autres juridictions utilisant déjà ce processus.

Amendement N° 541 au texte N° 1767 - Article 13 (Non soutenu)

La télémédecine, renforcée depuis l'entrée en vigueur de l'avenant n° 6 à la convention nationale médicale en septembre dernier, permet de faciliter l'accès à un médecin pour tous les patients du territoire. La condition réservant la prise en charge de la télémédecine et des télésoins aux patients se trouvant dans certaines zones géographiques mérite d'être supprimée puisqu'elle restreint ces pratiques à une cible de patients réduite, écartant de cette prise en charge un nombre important de patients isolés contrairement à l'objectif recherché.

Amendement N° 261 au texte N° 1767 - Article 12 (Rejeté)

L'accès à la santé ne peut être optimal que si les personnes ont effectivement recours à leurs droits à l'assurance maladie et à une couverture complémentaire, et s'ils ne subissent pas de refus de soins. Le présent amendement propose donc d'élargir les informations disponibles aux usagers sur l'espace numérique de santé afin qu'ils puissent à la fois avoir connaissance de leurs droits, et, selon des modalités techniques à définir, saisir les autorités compétentes, voire introduire des contentieux, en cas de besoin.

[Amendement N° 155 au texte N° 1767 - Article 19 \(Rejeté\)](#)

Les assistants médicaux ne disposent pas d'un statut juridique clair, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

[Amendement N° 435 au texte N° 1767 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

Ces alinéas visent à supprimer la possibilité de faire appel à des praticiens hospitaliers volontaires pour effectuer des missions de remplacement temporaires dans les établissements publics de santé. Le Gouvernement souhaite supprimer cette disposition introduite par la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 au motif qu'elle s'est avérée en pratique peu opérante.

[Amendement N° 446 au texte N° 1767 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Cet alinéa vise à supprimer l'existence d'établissements de santé de référence dans chaque zone de défense, assurant un rôle permanent de conseil et de formation ainsi que la possibilité de coordination ou d'accueil spécifique en cas de situation sanitaire exceptionnelle. Considérant que la disparition d'un tel instrument pouvant servir dans le cadre de la gestion de crise serait préjudiciable, nous proposons la suppression de cet alinéa.

[Amendement N° 481 au texte N° 1767 - Article 20 \(Non soutenu\)](#)

Cet alinéa vise à supprimer l'existence d'établissements de santé de référence dans chaque zone de défense, assurant un rôle permanent de conseil et de formation ainsi que la possibilité de coordination ou d'accueil spécifique en cas de situation sanitaire exceptionnelle. Considérant que la disparition d'un tel instrument pouvant servir dans le cadre de la gestion de crise serait préjudiciable, nous proposons la suppression de cet alinéa.

[Amendement N° 438 au texte N° 1767 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Pour maintenir la lisibilité sur les différents dispositifs de crise existant en France, il convient de conserver la dénomination du plan blanc d'établissement. I. – À la première phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :« d'un plan » les mots :« d'un dispositif de crise dénommé plan blanc d'établissement, ».

Amendement N° 567 au texte N° 1767 - Article 19 (Rejeté)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

Amendement N° 1277 au texte N° 1767 - Article 17 bis (Rejeté)

Les statistiques témoignent d'une surmortalité infantile marquée dans les outre-mer par rapport à la France hexagonale. Ce phénomène dramatique, qui concerne les nouveau-nés, a parfois des causes identifiées comme à Mayotte, mais n'est pas vraiment expliqué pas sur d'autres territoires. Il nécessite par conséquent une investigation approfondie à l'échelle de chacune des collectivités ultramarines. Cet amendement est soutenu par l'ensemble des membres de la Délégation aux outre-mer. »

Amendement N° 536 au texte N° 1767 - Article 21 (Rejeté)

Les commissions nationales d'autorisation d'exercice formulant des avis sur les dossiers des candidats sont constituées par spécialité. À la seconde phrase l'alinéa 21, substituer au mot : « compétente » les mots :« de la spécialité concernée ».

Amendement N° 442 au texte N° 1767 - Article 20 (Rejeté)

Ces alinéas prévoient que le plan départemental de mobilisation, non seulement perde sa dénomination, mais surtout, soit déclenché seulement sur proposition du directeur général de l'ARS. Face à l'urgence qui motive le déclenchement d'un tel plan, il convient de ne pas ajouter des étapes à la décision et de maintenir le dispositif actuel, de même que sa dénomination par souci de lisibilité parmi les différents dispositifs de crise existant en France.

Amendement N° 260 au texte N° 1767 - Article 12 (Rejeté)

Le parcours médico-social fait partie intégrante des parcours de santé visés par cette disposition. Aussi il est nécessaire d'ouvrir la possibilité de disposer au sein de l'espace numérique en santé une rubrique liée à son accompagnement médico-social. A titre illustratif il serait possible d'y verser le Dossier de Liaison

d'Urgence ou les outils de communication adaptée. Cette proposition favorise le décloisonnement du secteur de la santé et du médico-social.

Amendement N° 262 au texte N° 1767 - Article 12 (Retiré)

Les associations d'usagers du système de santé agréées sont des acteurs majeurs de prévention, d'éducation thérapeutique, d'accompagnement des malades dans leur accès à la santé et aux droits et dans leur maintien dans le soin. Elles permettent, à travers les instances de démocratie sanitaire, de rapprocher les usagers du système de santé. Il convient donc de les mentionner explicitement et de faciliter leur sollicitation par les usagers, à travers l'espace numérique de santé.

Amendement N° 611 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

L'utilisation des données de santé nécessite d'être organisée et sécurisée. Tel est l'objet de cet amendement. Après l'alinéa 8, insérer les quatre alinéas suivants : « 3° Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés : « Tout usager du système de soins, toute personne couverte par un système de protection contre le risque maladie financé par l'État ou un régime légalement obligatoire d'assurance maladie, a accès aux données dématérialisées qui le concernent, et qu'il a fournies directement ou par l'intermédiaire de professionnels ou d'établissements de santé, qui sont contenues dans des bases de données gérées par l'État ou des ...

Amendement N° 15 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Le manque de coopération entre le secteur hospitalier et la ville trouve en partie son explication dans la difficulté à communiquer. Car si l'hôpital évoque l'atomisation des professionnels libéraux comme étant une cause, les professionnels de ville ne parviennent pas davantage à communiquer avec l'hôpital, car les investissements en matière de systèmes d'informations sont trop faibles, trop hétérogènes et les initiatives portées par les acteurs de santé, quelque soit le secteur, manque de cohérence. En conséquence, les systèmes d'information ne sont aujourd'hui pas compatibles entre eux.

Amendement N° 619 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Cette phrase fait allusion à « un faible risque d'impact sur la vie privée ». Une telle notion n'est pas suffisamment précise. Comment est caractérisé « un faible risque d'impact sur la vie privée » ? Une telle notion pourrait conduire à des abus. Régulièrement, nous apprenons par les médias le vol de dossiers médicaux. Ainsi, en 2018, des hackers ont volé des dossiers médicaux appartenant à 1,5 million d'habitants de Singapour – plus du quart de la population – y compris celui du premier ministre !

Amendement N° 196 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

La loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé les groupements hospitaliers de territoire. Depuis trois ans, ces groupements hospitaliers de territoire ont évolué diversement : seulement un cinquième a opté pour la formule de la commission médicale dont la formule est rendue obligatoire par le projet de loi. On constate que les praticiens restent attachés à leur établissement d'affectation. Aussi, il convient de veiller à préserver légalement l'équilibre entre cette identité locale et l'acquisition d'un esprit collectif qui s'obtiendra avec le déploiement du projet médical partagé.

Amendement N° 616 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Actuellement un grand nombre de formats et de normes utilisés dans les systèmes de dossiers de santé informatisés les rendent incompatibles. Les acteurs de la santé (patients, équipes cliniques de la communauté et installations hospitalières) ne peuvent partager leurs données, même à l'intérieur d'un établissement. L'interopérabilité des données de santé est indispensable pour une amélioration des soins, une baisse des coûts.

Amendement N° 609 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Le partage des données du secteur médico-social et du secteur sanitaire est essentielle pour produire des éléments de connaissance au pilotage efficient de la politique de santé. Mais ce partage ne sera opérant que si et seulement si les systèmes d'information sont interopérables et s'intègrent dans la pratique quotidienne des professionnels. A ce jour, nous constatons que l'interopérabilité n'est toujours pas une réalité, en raison notamment d'un éclatement du marché, de la sensibilité des données de santé ou encore d'un manque de disponibilité et de compétence de ceux qui en ont la charge au sein des établissements de santé.

Amendement N° 14 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

Les groupements hospitaliers de territoire n'associent absolument l'hospitalisation privée, qu'elle soit lucrative ou non lucrative. Une convention de partenariat peut être conclue. La réforme des GHT a eu pour ambition de réorganiser l'hospitalisation publique (sans pour autant leur conférer la personnalité morale). Ce n'est pas une réforme globale de l'organisation des soins sur un territoire.

Amendement N° 133 au texte N° 1767 - Article 11 (Non soutenu)

L'article 11 prévoit d'ouvrir l'accès aux données de santé aux professionnels de santé dans la mesure où le système national des données de santé sera enrichi

de l'ensemble des données collectées lors des actes pris en charge par l'assurance maladie. Il est demandé à travers cet amendement que les organisations syndicales et leurs représentants puissent y avoir accès également.

[Amendement N° 612 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Cet alinéa retire de la concertation de la mise en œuvre des données de santé la Caisse nationale de l'assurance maladie. Il paraît surprenant de retirer cet acteur majeur de la concertation. Elle détient par sa nature même un grand nombre de données de santé des assurés. Il convient de laisser la CNAM dans la concertation.

[Amendement N° 209 au texte N° 1767 - Article 10 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement propose que, si une majorité ne s'exprime pas lors des réunions de la commission médicale de groupement, le président élu fait basculer la décision par sa voix prépondérante. Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :« Il a voix prépondérante en cas de désaccords ».

[Amendement N° 614 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet, par décret du Ministre, aux professionnels de santé, en ville comme en établissement, et à leurs représentants, d'avoir accès aux informations qui leur sont nécessaires pour, d'une part, connaître leur activité ou leur pratique (par exemple comparativement à celle de leur profession), et d'autre part, établir un dialogue équitable avec les pouvoirs publics, notamment l'assurance maladie et les agences régionales de santé, à titre individuel ou collectif.

[Amendement N° 566 au texte N° 1767 - Article 10 \(Rejeté\)](#)

La loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé les Groupements Hospitaliers de Territoire (GHT), qui ont pour conséquence la mise sous tutelle des centres hospitaliers non support. Ces centres hospitaliers s'inquiètent d'une perte d'autonomie évidente et des conséquences de la convergence annoncée des moyens vers les hôpitaux supports des GHT. Or, certains établissements parties à un groupement ont la gestion d'un équipement lourd et/ou d'une activité avec une prééminence certaine par rapport aux moyens alloués à l'établissement support.

[Amendement N° 613 au texte N° 1767 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

Les unions régionales de professionnels de santé, qui ont actuellement accès direct au système national d'information inter régimes de l'assurance maladie

doivent, au même titre que les agences régionales de santé, avoir un accès privilégié aux données de santé. Elles ont également toute leur place dans la gouvernance de la Plateforme des données de santé.

Amendement N° 610 au texte N° 1767 - Article 11 (Rejeté)

Cet amendement vise à maintenir les garanties relatives au droit au respect de la vie privée des personnes hospitalisées qui figurent à l'article L. 1435-6 actuellement en vigueur et dans la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Toute personne hospitalisée a droit au respect de sa vie privée et peut avoir demandé à ce que sa présence dans un établissement de santé ou les informations relatives à son état de santé ne soient pas divulguées.

Amendement N° 16 au texte N° 1767 - Article 19 (Rejeté)

Les agences régionales de santé ont un rôle structurel dans l'organisation territoriale de la santé. Si, a priori, les objectifs de simplification sont partagés, les contours proposés dans la rédaction actuelle sont beaucoup trop vagues pour être validés en l'état. Cet amendement vise donc à supprimer l'article.

Amendement N° 218 au texte N° 1767 - Article 18 (Rejeté)

Cet amendement vise à limiter la portée de la mesure proposée par le présent article qui tend à assouplir très fortement la réglementation des périmètres de protection autour des petits captages d'eau. Le seuil fixé à une moyenne quotidienne de 100 m³ d'eau produit paraît attenter trop fortement à la sécurité sanitaire des populations desservies et crée à notre sens une rupture d'égalité entre les habitants des zones denses, où les mesures de protection restent fortes, et celles des zones moins denses. Le présent amendement propose de limiter la portée de cette mesure aux captages produisant moins de 40 m³ par jour en moyenne.

Amendement N° 234 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

Afin de garantir une véritable politique de prévention pour tous les patients, cette proposition vise à autoriser les sages-femmes à effectuer, dans le cadre du suivi de la femme, le dépistage des infections sexuellement transmissibles (IST), le repérage des conduites addictives et la prescription de bilans sanguins pour la femme et le couple.

Amendement N° 235 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

Il est proposé de généraliser l'entretien prénatal précoce au cours du premier trimestre de grossesse et de le décorrélérer des séances de préparation à la

naissance. L'entretien prénatal précoce (EPP), dont les bénéficiaires sont multiples, ne compte pas parmi les sept consultations obligatoires du suivi de grossesse mais est rattaché aux séances facultatives de préparation à la naissance et à la parentalité. Or, ces séances sont peu suivies par les femmes, de nombreuses multipares considérant par exemple qu'elles ne sont pas utiles après un premier accouchement.

Amendement N° 264 au texte N° 1767 - Après l'article 18 (Rejeté)

Cet amendement vise à étendre l'état des prévisions de recettes et des dépenses (EPRD) à l'ensemble des établissements et services médico-sociaux du champ du handicap. En effet, L'article 58 de la loi d'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015 a prévu la généralisation progressive des contrats pluriannuels d'objectifs et de moyens (CPOM) dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes. Il généralise également de manière immédiate (au 1er janvier 2017) le passage à l'EPRD de ces établissements, déconnectant ainsi CPOM et EPRD pour assouplir le dialogue de gestion entre les autorités de contrôle et de ...

Amendement N° 188 au texte N° 1767 - Article 19 (Non soutenu)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

Amendement N° 1574 au texte N° 1767 - Après l'article 15 (Rejeté)

Depuis une dizaine d'année en France, les ruptures de stocks de médicaments progressent de façon préoccupante. Leur nombre est en effet passé d'une quarantaine en 2008, à plus de cinq cents en 2017 pour les médicaments d'intérêt thérapeutique majeur. Les causes de ces pénuries sont multiples : tensions mondiales sur la production, fluctuations du marché, problèmes de production, difficultés d'approvisionnement en principes actifs, contraintes réglementaires et économiques....

Amendement N° 201 au texte N° 1767 - Article 19 (Non soutenu)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

Amendement N° 765 au texte N° 1767 - Article 23 (Rejeté)

Afin d'éviter un contournement des sanctions d'interdiction d'exercer ou de radiation, prononcées par les juridictions ordinaires, il est impératif de les compléter. En effet, il a été souligné par plusieurs professionnels de santé que certains anciens praticiens, sanctionnés dans le cadre de cette législation, se reconvertissaient en gestionnaire, dans des structures dispensant des soins, la plupart du temps dans des centres de santé.

Amendement N° 215 au texte N° 1767 - Article 17 (Rejeté)

Cet article demande à l'INED de produire annuellement un rapport sur les interruptions volontaires de grossesse réalisées en France. Il paraît nécessaire d'englober également les interruptions réalisées à l'étranger afin d'obtenir une photographie plus exacte de la situation.

Amendement N° 259 au texte N° 1767 - Après l'article 17 bis (Rejeté)

La sage-femme est le praticien de choix pour un suivi médical pertinent afin de proposer un accompagnement de la grossesse d'une femme, d'un couple, du projet de naissance et d'accueil de l'enfant, puis du retour à la maison. La grossesse est une période particulière qui permet aux femmes de se faire suivre régulièrement, et pour certaines, de réintégrer le parcours de soin quand celles-ci l'ont interrompu.

Amendement N° 1624 au texte N° 1767 - Après l'article 17 (Rejeté)

La mesure proposée vise à étendre les compétences des sages-femmes afin de leur permettre de pratiquer les interruptions volontaires de grossesse par voie chirurgicale, jusqu'à la fin de la dixième semaine de grossesse. Exerçant un rôle majeur en matière de santé sexuelle et reproductive, les sages-femmes sont particulièrement concernées par les choix politiques relatifs à la santé publique et à la prévention. L'extension de leurs compétences en matière d'IVG médicamenteuse depuis la loi du 26 janvier 2016 correspond à la pratique d'un métier qui évolue, faisant de ces professionnels de santé des partenaires particulièrement importants de la santé des femmes.

Amendement N° 537 au texte N° 1767 - Article 23 (Non soutenu)

Les infirmiers peuvent détenir des titres de spécialités ou de pratiques avancées reconnus par le code de la santé publique. Il s'agit des seuls titres pouvant également être apposés sur les plaques professionnelles et ordonnances infirmières. Cet amendement propose de notifier les titres détenus sur les listes dressés par les organismes désignés à cette fin. Il s'agit notamment de permettre aux organismes et aux usagers de vérifier la détention des titres de

spécialité sur les tableaux de l'Ordre infirmier. L'accès pour les tiers à de tels informations est nécessaire pour une orientation rationnelle des patients vers des professionnels adaptés.

Amendement N° 479 au texte N° 1767 - Article 20 (Non soutenu)

Ces alinéas prévoient que le plan départemental de mobilisation, non seulement perde sa dénomination, mais surtout, soit déclenché seulement sur proposition du directeur général de l'ARS. Face à l'urgence qui motive le déclenchement d'un tel plan, il convient de ne pas ajouter des étapes à la décision et de maintenir le dispositif actuel, de même que sa dénomination par souci de lisibilité parmi les différents dispositifs de crise existant en France.

Amendement N° 482 au texte N° 1767 - Article 20 (Non soutenu)

Pour maintenir la lisibilité sur les différents dispositifs de crise existant en France, il convient de conserve la dénomination du plan blanc d'établissement.

I. - À la première phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :« d'un plan »les mots :« d'un dispositif de crise dénommé plan blanc d'établissement, ».II. - En conséquence, supprimer l'alinéa 33.

Amendement N° 477 au texte N° 1767 - Article 15 (Non soutenu)

Ces alinéas visent à supprimer la possibilité de faire appel à des praticiens hospitaliers volontaires pour effectuer des missions de remplacement temporaires dans les établissements publics de santé. Le Gouvernement souhaite supprimer cette disposition introduite par la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 au motif qu'elle s'est avérée en pratique peu opérante. Si nous comprenons la volonté de simplifier le droit, il convient tout de même de conserver une telle possibilité qui pourrait s'avérer utile.

Amendement N° 348 au texte N° 1767 - Article 23 (Rejeté)

Plusieurs objectifs à ce changement : - Faciliter l'accès à la justice ordinale, peu connue et donc peu utilisée par les patients (car ne concerne pas seulement les professionnels de santé) - La rendre accessible géographiquement parlant : certains justiciables doivent parcourir plusieurs kilomètres pour accéder à la juridiction concernée - S'aligner sur le fonctionnement des autres juridictions utilisant déjà ce processus.

Amendement N° 541 au texte N° 1767 - Article 13 (Non soutenu)

La télémédecine, renforcée depuis l'entrée en vigueur de l'avenant n° 6 à la convention nationale médicale en septembre dernier, permet de faciliter l'accès à un médecin pour tous les patients du territoire. La condition réservant la prise

en charge de la télémédecine et des télésoins aux patients se trouvant dans certaines zones géographiques mérite d'être supprimée puisqu'elle restreint ces pratiques à une cible de patients réduite, écartant de cette prise en charge un nombre important de patients isolés contrairement à l'objectif recherché.

[Amendement N° 261 au texte N° 1767 - Article 12 \(Rejeté\)](#)

L'accès à la santé ne peut être optimal que si les personnes ont effectivement recours à leurs droits à l'assurance maladie et à une couverture complémentaire, et s'ils ne subissent pas de refus de soins. Le présent amendement propose donc d'élargir les informations disponibles aux usagers sur l'espace numérique de santé afin qu'ils puissent à la fois avoir connaissance de leurs droits, et, selon des modalités techniques à définir, saisir les autorités compétentes, voire introduire des contentieux, en cas de besoin.

[Amendement N° 155 au texte N° 1767 - Article 19 \(Rejeté\)](#)

Les assistants médicaux ne disposent pas d'un statut juridique clair, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

[Amendement N° 435 au texte N° 1767 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

Ces alinéas visent à supprimer la possibilité de faire appel à des praticiens hospitaliers volontaires pour effectuer des missions de remplacement temporaires dans les établissements publics de santé. Le Gouvernement souhaite supprimer cette disposition introduite par la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 au motif qu'elle s'est avérée en pratique peu opérante. Si nous comprenons la volonté de simplifier le droit, il convient tout de même de conserver une telle possibilité qui pourrait s'avérer utile.

[Amendement N° 446 au texte N° 1767 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Cet alinéa vise à supprimer l'existence d'établissements de santé de référence dans chaque zone de défense, assurant un rôle permanent de conseil et de formation ainsi que la possibilité de coordination ou d'accueil spécifique en cas de situation sanitaire exceptionnelle. Considérant que la disparition d'un tel instrument pouvant servir dans le cadre de la gestion de crise serait préjudiciable, nous proposons la suppression de cet alinéa.

[Amendement N° 481 au texte N° 1767 - Article 20 \(Non soutenu\)](#)

Cet alinéa vise à supprimer l'existence d'établissements de santé de référence dans chaque zone de défense, assurant un rôle permanent de conseil et de formation ainsi que la possibilité de coordination ou d'accueil spécifique en cas de situation sanitaire exceptionnelle. Considérant que la disparition d'un tel instrument pouvant servir dans le cadre de la gestion de crise serait préjudiciable, nous proposons la suppression de cet alinéa.

[Amendement N° 438 au texte N° 1767 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Pour maintenir la lisibilité sur les différents dispositifs de crise existant en France, il convient de conserver la dénomination du plan blanc d'établissement.

I. - À la première phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :« d'un plan »les mots :« d'un dispositif de crise dénommé plan blanc d'établissement, ».II. - En conséquence, supprimer l'alinéa 33.

[Amendement N° 567 au texte N° 1767 - Article 19 \(Rejeté\)](#)

Les assistants médicaux n'ont aucune existence juridique, il s'agit d'une simple fonction auprès du médecin ou des médecins au sein de son ou de leur cabinet. Il n'y a donc aucune justification à prévoir ici leur exercice au sein d'une structure de soins coordonnés tel qu'une CPTS, une maison de santé, un centre de santé ou une équipe de soins primaires.

[Amendement N° 1277 au texte N° 1767 - Article 17 bis \(Rejeté\)](#)

Les statistiques témoignent d'une surmortalité infantile marquée dans les outre-mer par rapport à la France hexagonale. Ce phénomène dramatique, qui concerne les nouveau-nés, a parfois des causes identifiées comme à Mayotte, mais n'est pas vraiment expliqué pas sur d'autres territoires. Il nécessite par conséquent une investigation approfondie à l'échelle de chacune des collectivités ultramarines. Cet amendement est soutenu par l'ensemble des membres de la Délégation aux outre-mer. »

[Amendement N° 536 au texte N° 1767 - Article 21 \(Rejeté\)](#)

Les commissions nationales d'autorisation d'exercice formulant des avis sur les dossiers des candidats sont constituées par spécialité. À la seconde phrase l'alinéa 21, substituer au mot :« compétente »les mots :« de la spécialité concernée ».

[Amendement N° 442 au texte N° 1767 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Ces alinéas prévoient que le plan départemental de mobilisation, non seulement perde sa dénomination, mais surtout, soit déclenché seulement sur proposition du directeur général de l'ARS. Face à l'urgence qui motive le

déclenchement d'un tel plan, il convient de ne pas ajouter des étapes à la décision et de maintenir le dispositif actuel, de même que sa dénomination par souci de lisibilité parmi les différents dispositifs de crise existant en France.

Amendement N° 260 au texte N° 1767 - Article 12 (Rejeté)

Le parcours médico-social fait partie intégrante des parcours de santé visés par cette disposition. Aussi il est nécessaire d'ouvrir la possibilité de disposer au sein de l'espace numérique en santé une rubrique liée à son accompagnement médico-social. A titre illustratif il serait possible d'y verser le Dossier de Liaison d'Urgence ou les outils de communication adaptée. Cette proposition favorise le décloisonnement du secteur de la santé et du médico-social.

Amendement N° 1512 rectifié au texte N° 1767 - Article 1er (Retiré)

Si actuellement, la formation universitaire des médecins est réalisée majoritairement par des universitaires hospitaliers. Les étudiants peuvent donc avoir tendance à voir dans ce modèle, celui de leur carrière à venir, c'est-à-dire une carrière plutôt orientée vers le milieu hospitalier et vers des spécialités. Si la levée du numerus clausus est positive, encore faut-il qu'on encourage les étudiants à se diriger non seulement vers la médecine hospitalière spécialisée, mais aussi et surtout, vers la médecine généraliste de ville.

Amendement N° 532 au texte N° 1767 - Article 2 (Rejeté)

Il convient d'assurer la gestion des échecs aux épreuves nationales et permettre aux étudiants une nouvelle inscription pour la préparation aux épreuves. Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :« Tout étudiant ayant échoué aux épreuves nationales se voit proposer, à la rentrée universitaire qui suit cet échec, le droit à une nouvelle inscription dans l'établissement dont il est issu afin de préparer les épreuves. »

Amendement N° 140 au texte N° 1767 - Article 2 (Rejeté)

Prendre l'ensemble des compétences des étudiants, tant théoriques qu'issues de son parcours de formation et de son projet professionnel en compte, est une bonne démarche. Cependant, il faut garantir à l'étudiant, quel que soit son lieu d'études, d'être évalué de façon équitable. Pour cela, il faut définir des référentiels opposables par voie réglementaire.

Amendement N° 129 au texte N° 1767 - Après l'article 2 (Rejeté)

Il est souvent reproché aux médecins, surtout en milieu hospitalier, de considérer leurs patients uniquement comme des objets d'étude. Force est de constater que les concours d'entrée ne visent en aucune manière à évaluer les

qualités humaines des candidats, que la sélection des futurs médecins en fin de première année s'effectue quasi-exclusivement sur des connaissances en mathématiques et sciences et que les enseignements de sciences humaines et sociales n'ont qu'une place marginale dans le cursus de formation des médecins.

Amendement N° 130 au texte N° 1767 - Après l'article 2 (Rejeté)

Afin de pouvoir se projeter dans un exercice libéral ambulatoire, il est nécessaire pour les internes d'être formé à cela. Or, cet élément est actuellement manquant ou insuffisant dans la formation des internes de Médecine Générale dans nombre de facultés. Ces lacunes sont de réels freins à l'installation avec une peur de l'exercice libéral qui limite les velléités d'installation. Il faut pour cela développer une formation théorique plus solide sur la gestion du cabinet et les compétences nécessaires en comptabilité et fiscalité pour se projeter sereinement dans cet exercice.

Amendement N° 1528 au texte N° 1767 - Après l'article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à développer les stages en médecine générale dès le deuxième cycle des études médicales afin de faire découvrir cette spécialité aux étudiants en médecine et faire éventuellement naître chez eux une vocation de médecin en soins primaires. L'attractivité de la profession pourra se renforcer par un accès généralisé à ces stages en deuxième cycle - ce qui n'est, malheureusement pas encore acquis dans toutes les facultés, malgré l'obligation réglementaire. Seuls 82 % des étudiants de deuxième cycle peuvent en effet y avoir accès.

Amendement N° 408 au texte N° 1767 - Article 2 (Adopté)

Cette disposition du code de l'éducation renvoie à un décret les conditions dans lesquelles les ressortissants des États membres de la Communauté européenne, de la principauté d'Andorre ou des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, titulaires d'un diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales ou d'un titre équivalent, peuvent accéder au troisième cycle des études médicales.

Amendement N° 131 au texte N° 1767 - Après l'article 2 (Rejeté)

Les internes de Médecine Générale effectuent tous au moins 2 stages de 6 mois chez des médecins généralistes dans leur cursus. Chacun de ces stages est encadré par 2 à 3 Maîtres de Stage des Universités (MSU), médecins généralistes ayant suivi une formation à l'encadrement pédagogique des étudiants. Cette formation est ouverte à tous les médecins généralistes et le nombre de MSU, bien qu'encore insuffisant, croît progressivement. L'occasion est donnée aux

étudiants de découvrir différents territoires et différents exercices et, qui sait, de commencer à mûrir un projet d'installation. Pour cela, il est important de développer un recrutement éclectique de ces ...

Consulter

[Amendement N° 982 au texte N° 1767 - Après l'article 2 \(Rejeté\)](#)

Un certain nombre de centres hospitaliers et d'hôpitaux de proximités rencontrent des difficultés au moment de recruter des praticiens du fait d'une forte concurrence favorable aux centres hospitaliers universitaires (CHU). Les inégalités de répartition des professionnels ne sont pas que régionales aujourd'hui, elles sont bien plus saillantes entre grandes villes et communes de taille moyenne, sans compter les milieux ruraux sujets à la désertification médicale.

[Amendement N° 203 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement propose de laisser au conseil départemental de l'ordre des médecins la liberté de déterminer la durée pendant laquelle l'adjoint au médecin est autorisé à exercer dans les conditions précisément définies par cet article. À l'alinéa 10, supprimer les mots :« pour une durée limitée ».

[Amendement N° 9 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

L'article 5 élargit les territoires qui peuvent bénéficier de remplaçants du médecin. Cependant, les collectivités territoriales sont une fois de plus absentes du dispositif. Cet amendement vise à permettre aux collectivités, qui sont depuis de nombreuses années les premières à investir localement pour pallier les manques de professionnels de santé, de solliciter auprès du représentant de l'État au sein du département de pouvoir bénéficier de ce dispositif, permettant de pallier des difficultés locales, par exemple l'arrêt maladie d'un professionnel, laissant la patientèle en déshérence.

[Amendement N° 987 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le statut de médecin-adjoint doit pour être pertinent ne pas porter préjudice à la formation de l'interne. C'est pour cela qu'il est nécessaire que la durée et la zone couverte par l'interne soient raisonnables et prennent en compte que l'interne est toujours en formation.

[Amendement N° 123 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cette disposition prévoit que l'exercice en tant qu'adjoint d'un médecin puisse être autorisé dans les zones caractérisées par une offre de soins insuffisante ou

par des difficultés dans l'accès aux soins déterminées par arrêté, en cas d'afflux saisonnier ou exceptionnel de population, mais également dans « l'intérêt de la population, lorsqu'une carence ponctuelle est constatée dans l'offre de soins par le conseil départemental ». Cet amendement propose la suppression du mot « ponctuelle » de façon à élargir la possibilité de recourir à un médecin adjoint lorsqu'une carence est constatée par le conseil départemental de l'Ordre.

[Amendement N° 419 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

La création du statut de médecin adjoint est l'une des réponses apportées par le texte de loi aux difficultés d'accès aux soins dans de nombreux territoires. Afin de répondre pleinement à cet enjeu majeur, l'ensemble des acteurs du système de santé, de tous statuts, doivent être en capacité de se mobiliser, en bénéficiant des mêmes dispositifs proposés au bénéfice des zones sous-dotées. C'est pour cela qu'il est proposé d'ouvrir ce statut de médecin adjoint au secteur privé comme au secteur public.

[Amendement N° 323 au texte N° 1767 - Après l'article 4 \(Rejeté\)](#)

Si cette réforme vise à faire évoluer les modalités de recrutement des médecins adjoints, il est essentiel qu'ils puissent avoir toutes les cartes en main afin de pratiquer leur profession. Au sein des déserts médicaux principalement, mais également sur tout le territoire, la législation doit leur donner la possibilité d'être habilité pharmacien s'ils le souhaitent. Ces pharmaciens sont peu nombreux aujourd'hui en France. Là où les pharmacies sont également inexistantes, les médecins comme les médecins adjoints pouvant obtenir l'autorisation de pharmacie pourront ainsi travailler de manière plus efficace.

[Amendement N° 985 au texte N° 1767 - Article 5 \(Retiré\)](#)

Le département de l'Aisne connaît l'une des densités médicales les plus faibles de France et le nombre de médecins généralistes y a baissé de 20,3 % entre 2007 et 2016. Le constat général est qu'en France, la tendance est à un vieillissement de la population médicale et à une baisse constante du nombre de généralistes jusqu'en 2020. Pourtant, des milliers de médecins sont formés tous les ans dans nos facultés de médecine. Le problème n'est pas le nombre de praticiens, mais bien leur répartition territoriale. Et sans entraver la liberté d'installation qui est chère à ces professionnels, des solutions existent pour lutter contre la désertification.

[Amendement N° 418 au texte N° 1767 - Article 5 \(Retiré\)](#)

L'article 5 est relatif au statut de médecin adjoint qui permet à un interne en médecine d'assister un médecin en cas d'afflux saisonnier ou exceptionnel de

population. Actuellement réservé aux zones touristiques, ce dispositif est étendu, dans le projet de loi, aux zones caractérisées par des difficultés dans l'accès aux soins, ou lorsqu'il est constaté une carence particulière par l'Ordre des médecins. L'objet de cet amendement est également de l'étendre aux zones frontalières.

[Amendement N° 202 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Afin de résoudre, au moins en partie, les problématiques de pénurie de médecins, le présent amendement propose d'envisager le recours aux adjoints d'un médecin non seulement en cas de besoin ponctuel, mais également en cas de besoin plus durable.

[Amendement N° 420 au texte N° 1767 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Aujourd'hui, de trop nombreux médecins font le choix de ne pas s'installer à leur compte et de n'effectuer que des remplacements, souvent pour des raisons financières. Or, ce phénomène laisse apparaître le risque que, dans des zones déjà sous-dotées, que les médecins sédentaires disparaissent consécutivement à de nombreux départs à la retraite. Il est donc nécessaire de limiter la période au cours de laquelle il est possible d'être remplaçant. Cet amendement vise donc à limiter à 3 ans après la tenue de leur thèse la durée au cours de laquelle les jeunes médecins sont autorisés à effectuer des remplacements professionnels.

[Amendement N° 986 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

Les collectivités territoriales connaissent les besoins de la population, notamment les besoins sur la santé. Il serait logique de pouvoir associer à la concertation menée par le directeur général de l'agence régionale de santé les collectivités territoriales, notamment lorsqu'il s'agit de déterminer les zones où les offres de soins sont insuffisantes ou les zones où l'accès aux soins est difficile.

[Amendement N° 375 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

Il apparaît nécessaire d'associer les collectivités territoriales dans la concertation menée par le directeur général de l'agence régionale de santé, notamment lorsqu'il s'agit de déterminer les zones où les offres de soins sont insuffisantes ou les zones où l'accès aux soins est rendu plus difficile. En effet, les élus connaissent les besoins de la population, particulièrement en matière de santé.

[Amendement N° 407 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

L'objet du présent amendement est d'assouplir les modalités de détermination par les agences régionales de santé des « zones caractérisées par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l'accès aux soins » qui confèrent une priorité pour l'installation de jeunes médecins et des aides incitatives, visées au 1° de l'article L. 1434-4 du code de la santé publique et des « zones dans lesquelles le niveau de l'offre de soins est particulièrement élevée » visées au 2° du même article .

[Amendement N° 1098 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

La France des territoires, riche de sa diversité, ne doit pas être la grande délaissée de la République. Si la métropolisation a permis à la France de conserver son rang international, elle a accentué les fractures et les inégalités internes. Pour la première fois depuis plus d'un siècle, 51 % des Français vivent dans les communes de moins de 10 000 habitants. Ce chiffre est éloquent : il traduit la nécessité de trouver un modèle complémentaire et alternatif à celui des métropoles qui est celui de la France des territoires.

[Amendement N° 1094 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

La France des territoires, riche de sa diversité, ne doit pas être la grande délaissée de la République. Si la métropolisation a permis à la France de conserver son rang international, elle a accentué les fractures et les inégalités internes. Pour la première fois depuis plus d'un siècle, 51 % des Français vivent dans les communes de moins de 10 000 habitants. Ce chiffre est éloquent : il traduit la nécessité de trouver un modèle complémentaire et alternatif à celui des métropoles qui est celui de la France des territoires.

[Amendement N° 1095 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

La France des territoires, riche de sa diversité, ne doit pas être la grande délaissée de la République. Si la métropolisation a permis à la France de conserver son rang international, elle a accentué les fractures et les inégalités internes. Pour la première fois depuis plus d'un siècle, 51 % des Français vivent dans les communes de moins de 10 000 habitants. Ce chiffre est éloquent : il traduit la nécessité de trouver un modèle complémentaire et alternatif à celui des métropoles qui est celui de la France des territoires.

[Amendement N° 1096 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis \(Rejeté\)](#)

La France des territoires, riche de sa diversité, ne doit pas être la grande délaissée de la République. Si la métropolisation a permis à la France de conserver son rang international, elle a accentué les fractures et les inégalités internes. Pour la première fois depuis plus d'un siècle, 51 % des Français vivent dans les communes de moins de 10 000 habitants. Ce chiffre est éloquent : il

traduit la nécessité de trouver un modèle complémentaire et alternatif à celui des métropoles qui est celui de la France des territoires. La fracture médicale est une réalité pour un nombre croissant de Français.

Amendement N° 416 au texte N° 1767 - Après l'article 6 (Rejeté)

Un assistant spécialiste est un médecin à part entière mais qui continue sa formation en compagnonnage. Impliqués dans l'accès aux soins mais aussi dans la formation des jeunes médecins, les établissements de santé privés sont totalement légitimes à accueillir des assistants spécialistes. Cet accueil est déjà testé dans certains établissements de santé privés par le biais de dérogations. Ouvrir cet accueil au sein d'établissements de santé publics comme privés permettra de proposer ce dispositif à un plus grand nombre de médecins, en leur offrant des environnements d'exercice diversifiés.

Amendement N° 1572 au texte N° 1767 - Article 6 (Non soutenu)

L'article 6 habilite le Gouvernement à modifier par voie d'ordonnance le statut de praticien hospitalier. Il prévoit également que, selon les mêmes modalités, le gouvernement pourra aussi réformer les conditions de recours à l'emploi médical contractuel. Le recours aux ordonnances nous prive d'un débat pourtant essentiel et déterminant pour le futur des établissements publics de santé et leur fonctionnement. Le présent amendement vise donc à supprimer le recours aux ordonnances afin que la réflexion sur l'attractivité des carrières puisse effectivement avoir lieu au parlement, ce qui permettra notamment d'associer largement l'ensemble des acteurs concernés.

Amendement N° 1521 au texte N° 1767 - Article 7 A (Non soutenu)

La commission des affaires sociales a souhaité ajouter aux compétences des collectivités territoriales la « promotion de la santé ». Une telle formulation porte à confusion : il aurait plutôt fallu parler a minima de « politique de santé », car le rôle de l'État n'est pas de promouvoir ce qui est déjà une évidence pour nos concitoyens, mais de mettre en œuvre les conditions de sa réalisation. Tel est l'objet du présent amendement.

Amendement N° 126 au texte N° 1767 - Article 7 C (Retiré)

Il est important d'avoir des équipes de soins spécialisés pour prendre en charge de façon collective et individuelle l'ensemble des patients sur un territoire. L'organisation en équipe de soins spécialisés permettra d'améliorer l'accès aux soins en médecine spécialisée (délai de rdv...). Enfin, l'organisation en équipe de soins spécialisés facilitera le lien entre la ville et l'hôpital sur les parcours coordonnés et rendra possible une contractualisation entre les différents acteurs.

Amendement N° 492 au texte N° 1767 - Après l'article 6 (Rejeté)

Un assistant spécialiste est un médecin à part entière mais qui continue sa formation en compagnonnage. Impliqués dans l'accès aux soins mais aussi dans la formation des jeunes médecins, les établissements de santé privés sont totalement légitimes à accueillir des assistants spécialistes. Cet accueil est déjà testé dans certains établissements de santé privés par le biais de dérogations. Ouvrir cet accueil au sein d'établissements de santé publics comme privés permettra de proposer ce dispositif à un plus grand nombre de médecins, en leur offrant des environnements d'exercice diversifiés.

Amendement N° 228 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis (Rejeté)

L'accès aux soins, et notamment l'accès à une offre médicale équilibrée et de qualité sur l'ensemble des territoires, constitue l'un des principaux enjeux de la transformation de notre système de santé. La suppression du numérus clausus national au profit d'une régulation territoriale devrait permettre de répondre d'une manière mieux ajustée aux futurs besoins en santé de la population. Mais tous les acteurs de santé doivent être mobilisés autour de cet enjeu, tant sur la réduction des inégalités d'accès aux soins que sur l'insertion professionnelle des étudiants.

Amendement N° 1520 au texte N° 1767 - Article 7 A (Rejeté)

La commission des affaires sociales a souhaité ajouter aux compétences des collectivités territoriales la « promotion de la santé ». Une telle formulation porte à confusion : il aurait plutôt fallu parler à minima de « politique de santé », car le rôle de l'État n'est pas de promouvoir ce qui est déjà une évidence pour nos concitoyens, mais de mettre en œuvre les conditions de sa réalisation. Mais surtout, cette formule vient s'insérer dans une phrase qui mentionne déjà la compétence « sociale » et « sanitaire » des collectivités territoriales.

Amendement N° 179 au texte N° 1767 - Article 6 (Rejeté)

Cet article habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance les mesures de création d'un statut unique de praticien hospitalier, associée à la suppression du concours. Face à ce sujet complexe, le recours à des ordonnances n'est pas approprié. C'est pourquoi, cet amendement vise à supprimer l'article 6.

Amendement N° 1514 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis (Rejeté)

Certains territoires ruraux connaissent, de par leur vocation touristique, une évolution importante de leur démographie médicale saisonnière. En effet, alors que la population de ces territoires peut-être multipliée par 5 en haute saison,

des médecins exercent de manière saisonnière. Ils ne restent pas à l'année et ne sont donc pas les médecins traitant de la population du territoire. Or, dans la cartographie des déserts médicaux, les évolutions démographiques saisonnières des territoires touristiques n'ont pas été intégrées à la méthode de calcul de l'accessibilité potentielle localisée (APL).

Amendement N° 1516 au texte N° 1767 - Après l'article 5 bis (Rejeté)

Les territoires touristiques connaissent, plusieurs mois dans l'année, une augmentation conséquente de leur population. En outre, ils sont aussi soumis à des risques sanitaires particuliers liés aux activités qui y sont pratiquées (pratique du ski, baignade, etc.). Il est primordial que les cabinets médicaux de ces territoires puissent être reconnus dans leur spécificité (nombreux traumatismes, etc.), et bénéficier d'équipements adaptés dans ces territoires. En raison des spécificités de la médecine qui y est exercée, les cabinets médicaux situés dans les territoires touristiques bénéficient d'équipements adaptés.

Amendement N° 270 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 11 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

L'alinéa vise à confier au directeur de l'ARS concerné la validation des du projet de santé des CPTS ainsi que leur périmètre, plutôt que de laisser les professionnels libéraux libres de s'associer et de contractualiser. Cet amendement vise donc à supprimer cet alinéa.

Amendement N° 256 au texte N° 1767 - Article 7 (Retiré)

L'article 7 crée le diagnostic territorial partagé et le projet territorial de santé (PTS) qui concrétisent l'objectif d'organiser une offre de santé coordonnée, entre tous les acteurs présents d'un territoire, autour des réalités et besoins en santé des populations. Cet article fonde l'approche de responsabilité populationnelle au cœur de ce projet de loi. Le présent amendement propose que, dans le cadre de cette approche, une prise en compte explicite de tous les publics soit intégrée dans les diagnostics territoriaux et projets territoriaux de santé, notamment les populations précaires et éloignées des offres de prévention et soins.

Amendement N° 422 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 1523 au texte N° 1767 - Article 7 (Non soutenu)

La participation des élus et des usagers au mouvement de territorialisation des politiques de santé est aujourd'hui insuffisante. En effet, les conseils territoriaux de santé n'ont pas de capacité suffisante de décision, d'impulsion, ni de validation. En outre, les représentants des usagers et des élus locaux y sont assez peu représentés.

Amendement N° 425 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 514 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement vise à redonner de la souplesse dans le développement des communautés professionnelles territoriales de santé en supprimant la tutelle des agences régionales de santé. Le développement des communautés professionnelles territoriales de santé doit faire l'objet d'une initiative des acteurs de la santé. Si les Agences Régionales de Santé ont un rôle à jour dans le pilotage de ces communautés, il faut permettre aux professionnels de librement déterminer le périmètre de ces communautés ainsi que le projet de santé qu'ils souhaitent mettre en œuvre.

Amendement N° 124 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet article 7 crée les projets territoriaux de santé qui doivent permettre d'intégrer les différentes démarches de coopération initiées par les acteurs d'un même territoire. Ces projets s'appuieront sur le diagnostic territorial partagé élaboré par les conseils territoriaux de santé. Aucune limitation de territoire n'est prévue pour l'élaboration de ces projets territoriaux de santé : ce sont les acteurs eux-mêmes qui la définiront en fonction des réalités locales et des périmètres déjà retenus.

Amendement N° 276 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le projet territorial de santé est un outil de mise en cohérence de l'ensemble des projets des acteurs (projets des établissements de santé et médico-sociaux, des CPTS, des Projets médicaux partagés des GHT) et d'organisation des coopérations sur le territoire. Cette mise en cohérence doit être étendue aux schémas départementaux médico-sociaux ou schémas personnes âgées et personnes en situation de handicap. Tel est l'objet du présent amendement.

Amendement N° 515 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement vise à redonner de la souplesse dans le développement des communautés professionnelles territoriales de santé. Le développement des communautés professionnelles territoriales de santé doit faire l'objet d'une initiative des acteurs de la santé. Si les Agences Régionales de Santé ont un rôle à jour dans le pilotage de ces communautés, il faut permettre aux professionnels de librement déterminer le périmètre de ces communautés ainsi que le projet de santé qu'ils souhaitent mettre en œuvre. Cette tutelle est un obstacle au succès de la réforme et risque de conduire à une hyper-administration d'un secteur qui en souffre déjà suffisamment.

Amendement N° 513 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement vise à redonner de la souplesse dans le développement des communautés professionnelles territoriales de santé. Le développement des communautés professionnelles territoriales de santé doit faire l'objet d'une initiative des acteurs de la santé. Si les Agences Régionales de Santé ont un rôle à jour dans le pilotage de ces communautés, il faut permettre aux professionnels de librement déterminer le périmètre de ces communautés ainsi que le projet de santé qu'ils souhaitent mettre en œuvre. Cette tutelle est un obstacle au succès de la réforme et risque de conduire à une hyper-administration d'un secteur qui en souffre déjà suffisamment.

Amendement N° 156 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

La réponse aux besoins identifiés dans le cadre des diagnostics territoriaux doit être assurée par l'ensemble des acteurs sur le territoire, équipes de soins primaires, équipes de soins spécialisés et au-delà les communautés professionnelles territoriales de santé.

Amendement N° 423 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la

santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 148 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Ces alinéas, introduits en commission des affaires sociales, définissent de manière globale, dans le code de la santé publique, les missions et champs d'intervention des communautés professionnelles territoriales de santé. Les grandes missions des communautés y sont précisées. Cette disposition vide de tout sens la négociation conventionnelle en cours, voulue par l'article 42 de la loi de financement de la sécurité sociale, qui a confié aux partenaires conventionnels le soin de négocier la conclusion d'un accord conventionnel interprofessionnel visant à définir le cadre de développement et de financement des communautés.

Amendement N° 194 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement tend à intégrer les biologistes médicaux parmi les professionnels de santé de ville, notamment ceux engagés dans l'organisation des soins ambulatoires, pouvant prendre l'initiative de créer une communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS).

Amendement N° 20 au texte N° 1767 - Après l'article 7 (Rejeté)

Cet amendement vise à satisfaire les souhaits du Rapporteur général de ne pas multiplier en matière de santé les acronymes et ainsi de dénommer les communautés professionnelles de santé, villages de la santé afin de donner sens à l'objectif de proximité poursuivi par cette coopération entre professionnels de santé.

Amendement N° 1522 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Les « projets territoriaux de santé » répondent à l'une des demandes les plus pressantes de nos concitoyens : la résorption des déserts médicaux et un accès aux soins garanti sur l'ensemble du territoire. Si l'article 7 du présent projet de loi vise à répondre à cette attente, sa rédaction ressemble davantage à une énième émanation bureaucratique inefficace. Après les contrats locaux de santé, les conseils territoriaux de santé, les schémas régionaux de santé et autres projets médicaux partagés, rien n'indique que les « projets territoriaux de santé » trouveront leur place parmi l'éventail déjà disponible de dispositifs administratifs.

Amendement N° 428 au texte N° 1767 - Article 7 (Rejeté)

Le présent article vise à mettre en valeur dans la constitution des communautés professionnelles territoriales de santé (CPTS) les intervenants de premier recours que sont les acteurs du domicile ou les structures ambulatoires intervenant dans le champ de l'enfance en situation de handicap.

[Amendement N° 1103 au texte N° 1767 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

La participation des élus et des usagers au mouvement de territorialisation des politiques de santé est aujourd'hui insuffisante. En effet, les conseils territoriaux de santé n'ont pas de capacité suffisante de décision, d'impulsion, ni de validation. En outre, les représentants des usagers et des élus locaux y sont assez peu représentés.

[Amendement N° 257 au texte N° 1767 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé - y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé - . Il est le garant, via le diagnostic territorial partagé, que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

[Amendement N° 255 au texte N° 1767 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Les projets territoriaux de santé doivent faire l'objet d'une évaluation et d'une périodicité clairement établie en lien avec le diagnostic territorial partagé. Il est également proposé une clarification rédactionnelle qui vise à prendre en compte les projets des établissements et services médico-sociaux et non leurs projets médicaux qui n'existent pas

[Amendement N° 1107 au texte N° 1767 - Article 7 bis \(Retiré\)](#)

Cet amendement reprend la proposition de loi n°1585 de notre collègue Jean-Carles Grelier visant à élargir le droit de prescription des infirmiers aux solutions et produits antiseptiques en vente libre. L'article 51 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2007 a créé un droit de prescription de certains dispositifs médicaux par les médecins libéraux. En effet, depuis 2007, les infirmiers et infirmières ont le droit de prescrire certains dispositifs médicaux, notamment les articles pour pansement et les dispositifs médicaux pour perfusion à domicile.

[Amendement N° 1743 au texte N° 1767 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à supprimer cet article car il ouvre la voie à une sur-administration de la médecine aux dépens des initiatives

venues des territoires. Si le souci de permettre une meilleure coordination et une meilleure lisibilité des projets de santé et des initiatives des différents acteurs des territoires est partagé, cet article ajoute un dispositif (administratif) supplémentaire, tandis qu'existent déjà les contrats locaux de santé, les conseils territoriaux de santé, les schémas régionaux de santé, les projets médicaux partagés, les projets territoriaux de santé mentale, etc.

[Amendement N° 511 au texte N° 1767 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

L'article 7 du projet de loi met en place les projets territoriaux de santé. Ces derniers doivent permettre d'intégrer les différentes démarches de coopération initiées par les acteurs d'un même territoire. Ces projets s'appuieront sur le diagnostic territorial partagé élaboré par les conseils territoriaux de santé. Aucune limitation de territoire n'est prévue pour l'instant pour l'élaboration de ces projets territoriaux de santé : ce sont les acteurs eux-mêmes qui la définiront en fonction des réalités locales et des périmètres déjà retenus. Cependant, aujourd'hui, les acteurs ont déjà leurs projets de santé dans le respect du projet régional de santé.

[Amendement N° 300 au texte N° 1767 - Article 7 \(Non soutenu\)](#)

Le projet territorial de santé est un outil de mise en cohérence de l'ensemble des projets des acteurs (projets des établissements de santé et médico-sociaux, des CPTS, des Projets médicaux partagés des GHT) et d'organisation des coopérations sur le territoire. Cette mise en cohérence doit être étendue aux schémas départementaux médico-sociaux ou schémas personnes âgées et personnes en situation de handicap.

[Amendement N° 484 au texte N° 1767 - Article 7 \(Non soutenu\)](#)

Le présent article vise à mettre en valeur dans la Constitution des communautés professionnelles territoriales de santé (CPTS) les intervenants de premier recours que sont les acteurs du domicile ou les structures ambulatoires intervenant dans le champ de l'enfance en situation de handicap. Outre les deux catégories de structures qui permettent de lier les professionnels de santé libéraux avec des structures d'intervention précoce (les centres d'action médico-sociale précoce (CAMSP) qui accueillent des enfants de 2 à 6 ans) ou les centres médico-psycho-pédagogiques (CMPP)

[Amendement N° 291 au texte N° 1767 - Article 7 \(Non soutenu\)](#)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le projet territorial

de santé (PTS) fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population. Il convient donc de donner un rôle central au conseil territorial de santé, instance de démocratie en santé, dans l'élaboration des PTS.

Amendement N° 424 au texte N° 1767 - Article 7 (Non soutenu)

Le conseil territorial de santé est une instance de démocratie en santé qui garantit la représentativité de tous les acteurs du système de santé – y compris des représentants d'usagers et des acteurs de la prévention-promotion de la santé. Il est le garant via le diagnostic territorial partagé que le PTS fixe des objectifs en cohérence avec les besoins de la population.

Amendement N° 230 au texte N° 1767 - Après l'article 7 (Rejeté)

Plus largement répandues dans d'autres pays, la création des maisons de naissance en France a été rendue possible à titre expérimental grâce à la loi du 6 décembre 2013 et au décret du 30 juillet 2015 fixant les conditions de l'expérimentation. Afin de garantir une prise en charge optimale et sécurisée des femmes et des nouveau-nés, la haute autorité de santé (HAS) a participé à la mise en œuvre de cette expérimentation en publiant en septembre 2014 un cahier des charges définissant le cadre des futures maisons de naissance.

Amendement N° 177 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Cet article vise à définir les conditions dans lesquelles un aide-soignant peut recourir à un exercice libéral. Il faut en effet prendre en compte les évolutions que peuvent connaître les territoires en matière d'offre de soin. Les aides-soignants sont devenus des acteurs incontournables de l'offre de soins ayant un rôle indispensable à l'hôpital et par la suite dans les soins ambulatoires. Il s'avère indispensable de permettre à cette profession de s'organiser dans un cadre d'exercice libéral, tout particulièrement pour les territoires ruraux.

Amendement N° 167 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Dans une mesure de prévention, cet amendement propose d'étendre les compétences des opticiens afin d'améliorer la détection et le suivi de certaines pathologies visuelles. Les opticiens ne peuvent actuellement pas participer à la détection et au suivi de certaines pathologies visuelles en raison de l'absence d'autorisation d'utiliser un certain nombre d'appareils non invasifs pour l'œil, parmi lesquels, le tonomètre à air qui permet la mesure du tonus oculaire ou encore le rétinographe non mydriatique permettant la prise de rétinographies (clichés de la rétine) sans instillation de collyre mydriatique.

Amendement N° 184 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Tombe)

Élargir la couverture vaccinale est indispensable. Le statut de nombreux vaccins évolue de médicaments à prescription médicale facultative à prescription médicale obligatoire (PMO). Cette mesure est en cohérence avec le Plan Priorité Prévention et les annonces du Premier ministre lors du Comité interministériel de la santé du 26 mars 2018. Afin de permettre aux pharmaciens d'officine de participer à la politique de renforcement de la couverture vaccinale, et faciliter le parcours des patients, certains vaccins à PMO dont la liste est fixée par arrêté doivent pouvoir être dispensés par le pharmacien. Tel est l'objet de cet amendement.

[Amendement N° 1453 au texte N° 1767 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

L'article 8 habilite le Gouvernement à réformer par ordonnance les modalités selon lesquelles la liste des établissements de santé de proximité est établie. Le concept d'hôpital de proximité doit permettre d'accueillir dans des établissements intégrés dans les territoires des patientèles qui englobent les établissements de courts séjours dotés de plateaux techniques. Il est en effet intéressant de regrouper des lits de moyens séjours et des services connexes afin d'accueillir directement dans les territoires les personnes âgées qui transitent aujourd'hui dans les services d'urgence, ou par exemple des personnes atteintes d'un cancer.

[Amendement N° 191 au texte N° 1767 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

L'article 8 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnances des mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. C'est une question centrale car elle aura un impact sur le maillage territorial hospitalier. Nos concitoyens demandent un égal accès aux services publics sur le territoire national. C'est pourquoi ce sujet mérite un débat parlementaire afin de garantir une offre de soins de proximité de qualité et à un coût supportable pour les administrés des zones rurales, notamment.

[Amendement N° 161 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies \(Rejeté\)](#)

En France, ce sont près de 1 000 décès chaque année qui sont liés au cancer du col de l'utérus et 3 000 nouveaux cas recensés. L'Institut National Du Cancer déplore que 40 % des femmes ciblées par les recommandations ne réalisent pas assez régulièrement de frottis de dépistage. Conformément à l'article L. 6211-1 du code de la santé publique, les prélèvements d'anatomo-cytopathologie, bien que cotées à la nomenclature des actes de biologie médicale, restent de la compétence des médecins.

[Amendement N° 132 au texte N° 1767 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

L'article 8 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnances des mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. Or, cette question est capitale dans la mesure où elle aura un impact sur le maillage territorial hospitalier et doit se faire en corrélation étroite avec les médecins de ville. Les médecins s'inquiètent que ce dispositif important soit renvoyé à des ordonnances sans qu'il puisse y avoir en amont un débat parlementaire. Il est à craindre que ces hôpitaux de proximité ne soient pas en capacité d'effectuer des opérations de première nécessité.

Amendement N° 152 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Les infirmiers peuvent vacciner contre la grippe, depuis 2008, des patients, hormis la première vaccination. Cette mesure de santé publique a ainsi permis la vaccination de plus d'un million de personnes lors de la dernière campagne. L'article de loi avait prévu que l'infirmière puisse revacciner l'ensemble de la population adulte, afin d'élargir la couverture vaccinale. Or, le décret d'application 2008-877 a été doublement restrictif. D'une part, en limitant uniquement à la grippe, alors que les compétences requises sont les mêmes pour toute vaccination.

Amendement N° 182 au texte N° 1767 - Article 8 (Rejeté)

Cet article habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance les mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. Face à ce sujet complexe, le recours à des ordonnances n'est pas approprié. C'est pourquoi, cet amendement vise à supprimer l'article 8. Supprimer cet article.

Amendement N° 249 au texte N° 1767 - Article 8 (Rejeté)

L'article 8 habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnances des mesures visant à redéfinir les missions et les modalités de gouvernance des hôpitaux de proximité. Or, cette question est capitale dans la mesure où elle aura un impact sur le maillage territorial hospitalier et mérite un débat parlementaire. Dans nombre de départements, la mise en œuvre des groupements hospitaliers de territoire a d'ores et déjà accentué cette concentration au détriment des établissements hospitaliers de premiers recours.

Amendement N° 336 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Rejeté)

Cet amendement a pour but d'élargir le droit de prescription des infirmiers, défini par le projet de loi de financement de la sécurité sociale de 2007. Les objectifs sont multiples : - L'infirmier pourra exercer son activité sans que le patient n'ait à retourner voir son médecin traitant - Cet élargissement est une

source d'économie potentielle pour l'assurance maladie - Une source de simplification pour les professionnels comme pour les patients.

Amendement N° 229 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Retiré)

La Commission Nationale d'Évaluation des Dispositifs Médicaux et des Technologies de Santé de la Haute Autorité de Santé a indiqué dans son avis du 15 janvier 2019 a souligné qu'une extension de la prescription des tire-laits aux infirmières puéricultrices pourrait être envisagée dans la mesure où elles participent déjà à l'accompagnement à l'allaitement. En effet, l'article R. 4311-13 du code de la santé publique précise que l'infirmière titulaire

Amendement N° 1425 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Non soutenu)

L'accès aux soins ophtalmologiques est particulièrement difficile du fait d'une baisse relative du nombre des ophtalmologistes, du vieillissement de la population, de l'augmentation de la prévalence de certaines pathologies chroniques. Il en résulte d'importantes difficultés d'accès et la nécessité d'accroître l'offre de soins au sein des cabinets d'ophtalmologie.

Amendement N° 525 au texte N° 1767 - Après l'article 7 quinquies (Retiré)

La Commission Nationale d'Évaluation des Dispositifs Médicaux et des Technologies de Santé de la Haute Autorité de Santé a indiqué dans son avis du 15 janvier 2019 a souligné qu'une extension de la prescription des tire-laits aux infirmières puéricultrices pourrait être envisagée dans la mesure où elles participent déjà à l'accompagnement à l'allaitement. En effet, l'article R. 4311-13 du code de la santé publique précise que l'infirmière titulaire du diplôme d'État de puéricultrice dispense en priorité les actes de surveillance du régime alimentaire du nourrisson.

Amendement N° 431 au texte N° 1767 - Article 9 (Rejeté)

La simplification des modalités d'autorisation d'activité sanitaire ne doit pas aboutir à modifier les personnes habilitées à disposer d'une telle autorisation. Ainsi, il est nécessaire de rappeler que cette simplification ne peut se faire que dans le cadre de l'article L. 6122-3 du Code de la Santé Publique.

Amendement N° 494 au texte N° 1767 - Article 9 (Rejeté)

La simplification des modalités d'autorisation d'activité sanitaire ne doit pas aboutir à modifier les personnes habilitées à disposer d'une telle autorisation. Ainsi, il est nécessaire de rappeler que cette simplification ne peut se faire que dans le cadre de l'article L. 6122-3 du Code de la Santé Publique.

Amendement N° 150 au texte N° 1767 - Article 8 (Tombe)

Cet article prévoit que les hôpitaux de proximité devront, de façon obligatoire, offrir des consultations de diverses spécialités. Or le caractère obligatoire de ces consultations ne peut se concevoir que lorsque les besoins de la population et de l'offre de soins les rendent nécessaire. À la seconde phrase de l'alinéa 7, après le mot :« spécialités »,insérer les mots :« lorsqu'elles sont nécessitées par les besoins de la population et de l'offre de soins ».

Amendement N° 432 au texte N° 1767 - Article 9 (Rejeté)

Des travaux, associant l'ensemble des acteurs de soins, les représentants de patients, et les sociétés savantes, sont menés depuis plusieurs mois afin de moderniser et réformer le régime des autorisations sanitaires. Il est de fait primordial de garantir, dans l'intérêt de tous, la bonne articulation de ces travaux engagés avec les éventuels dispositifs à venir de l'ordonnance. C'est pour cela qu'il est précisé que ces acteurs de terrain sont partie prenante aux travaux. À l'alinéa 2, après le mot :« Modifier »,insérer les mots :« , de manière cohérente et concertée avec l'ensemble des acteurs, ».

Amendement N° 493 au texte N° 1767 - Article 9 (Non soutenu)

Des travaux, associant l'ensemble des acteurs de soins, les représentants de patients, et les sociétés savantes, sont menés depuis plusieurs mois afin de moderniser et réformer le régime des autorisations sanitaires. Il est de fait primordial de garantir, dans l'intérêt de tous, la bonne articulation de ces travaux engagés avec les éventuels dispositifs à venir de l'ordonnance. C'est pour cela qu'il est précisé que ces acteurs de terrain sont partie prenante aux travaux.

Amendement N° 207 au texte N° 1767 - Article 9 (Rejeté)

Le présent amendement vise à encadrer cette notion de recours accru aux alternatives à l'hospitalisation en le limitant aux cas ne présentant pas de risques pour les patients. À l'alinéa 2, après la dernière occurrence du mot :« hospitalisation »,insérer les mots :« tout en veillant à ne pas dégrader la prise en charge des patients ».

Amendement N° 962 au texte N° 1767 - Article 10 (Rejeté)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à supprimer cette habilitation à légiférer par ordonnance dont le but est de renforcer le rôle des Groupements Hospitaliers de Territoire en leur donnant un pouvoir plus fort d'intégration des établissements et le pilotage des ressources humaines et du projet médical des établissements.

[Amendement N° 158 au texte N° 1767 - Après l'article 3 \(Retiré avant séance\)](#)

Le développement d'une démarche d'amélioration continue de la qualité et de la sécurité des soins associant les usagers est un axe central de la stratégie nationale de santé 2018-2022. L'amendement proposé vise à favoriser l'accès aux examens spécialisés, rares et à l'innovation en biologie médicale. Il est motivé par l'amélioration de la qualité et par la sécurité de prise en charge des patients.

[Amendement N° 958 au texte N° 1767 - Article 7 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement du groupe les Républicains vise à supprimer cet article car il ouvre la voie à une sur-administration de la médecine aux dépens des initiatives venues des territoires. Si le souci de permettre une meilleure coordination et une meilleure lisibilité des projets de santé et des initiatives des différents acteurs des territoires est partagé, cet article ajoute un dispositif (administratif) supplémentaire, tandis qu'existent déjà les contrats locaux de santé, les conseils territoriaux de santé, les schémas régionaux de santé, les projets médicaux partagés, les projets territoriaux de santé mentale, etc.

[Amendement N° 1456 au texte N° 1767 - Article 8 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet article prévoit que les hôpitaux de proximité devront, de façon obligatoire, offrir des consultations de diverses spécialités. Or le caractère obligatoire de ces consultations ne peut se concevoir que lorsque les besoins de la population et de l'offre de soins les rendent nécessaire. Retiré avant publication.

[Amendement N° 317 au texte N° 1767 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Si la Haute autorité de santé ne peut récupérer la prérogative concernant la certification des médecins et que les différents ordres et syndicats doivent être pleinement intégrés au dispositif de concertation promis par le Gouvernement dans le cadre de la création de la procédure par ordonnance, il est primordial que cela soit écrit noir sur blanc. Les douze mois précisés à l'alinéa 4 doivent être réellement utiles et doivent permettre de créer un outil efficace, mais surtout, qui répond à toutes les attentes de chacun.

[Amendement N° 318 au texte N° 1767 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Depuis le 1er avril 2018, le périmètre de la Haute autorité de santé s'est élargi aux champs social et médico-social, avec l'intégration de l'Agence nationale de l'évaluation et de la qualité des établissements et services sociaux et médico-sociaux (Anesm). La HAS envisage ainsi la santé dans sa globalité. C'est pourquoi il serait logique d'attribuer à cette autorité publique indépendante la certification des médecins.

[Amendement N° 984 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Si un signataire voit dans la liste nationale de lieux d'exercice la zone d'où il vient, il doit pouvoir choisir prioritairement celle-ci. Cet amendement vise à permettre à un signataire de choisir prioritairement le lieu d'où il vient, l'objectif visé étant de pouvoir favoriser l'installation et l'ancrage des médecins dans leur territoire.

[Amendement N° 122 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Les signataires du CESP choisissent leur futur lieu d'exercice sur une liste nationale de lieux d'exercice. Ceux-ci sont situés dans une zone caractérisée par une offre de soins insuffisante ou des difficultés dans l'accès aux soins. Il est prévu que cette liste soit établie par le Centre National de Gestion sur proposition des agences régionales de santé. L'objet de cet amendement est de prévoir que l'avis des URPS de médecins libéraux soit également sollicité par les ARS avant l'établissement de cette liste, compte-tenu de leur connaissance précise des besoins du terrain, des difficultés existantes et à venir.

[Amendement N° 154 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Les signataires du CESP doivent choisir leur futur lieu d'exercice sur une liste nationale de lieux d'exercice situés dans une zone caractérisée par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l'accès aux soins. Il est prévu que cette liste soit établie par le Centre National de Gestion sur proposition des agences régionales de santé. Cet amendement propose que l'avis des URPS de médecins libéraux soit également sollicité par les ARS avant l'établissement de cette liste en raison de leur connaissance précise des caractéristiques du terrain : besoins, difficultés existantes et à venir.

[Amendement N° 151 au texte N° 1767 - Après l'article 3 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement est un amendement d'appel. Il vise à créer dans le droit français un statut d'aide-kinésithérapeute, métier qui existe d'ores et déjà de facto dans notre pays et dont l'absence d'encadrement met à risque les patients, en particulier les plus fragiles. En effet, malgré une démographie dynamique, on constate une pénurie inédite de masseurs kinésithérapeutes dans les établissements de santé, les établissements médico-sociaux et les établissements thermaux.

[Amendement N° 253 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Les contrats d'engagement de service public ont pour objet d'inciter les futurs médecins à s'installer dans des zones en sous-densité médicale. Or, même dans des zones qui ne sont pas considérées comme des zones sous-dotées, les

établissements et services sociaux et médico-sociaux peinent à recruter des médecins. L'objet de cet amendement est d'ouvrir le bénéfice de l'exercice médical de praticiens aux établissements et services sociaux et médico-sociaux.

[Amendement N° 320 au texte N° 1767 - Après l'article 3 \(Rejeté\)](#)

Les étudiantes sages-femmes sont depuis plusieurs années formées à être en capacité d'exercer et assurer dans le champ de leurs compétences, en premier recours. Cependant, les sages-femmes ayant une certaine expérience, n'ont pas forcément eu la formation adéquate. Ainsi, afin d'être à jour sur les compétences que cela implique, il paraît important que ces dernières suivent une formation équivalente à celle suivie par les étudiantes.

[Amendement N° 243 au texte N° 1767 - Après l'article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à inscrire dans la loi la formation des professionnels de santé et médico-sociaux aux dispositifs de couverture santé, et aux spécificités de la prise en charge des personnes en situation de précarité, et des personnes en situation d'addictions. Ces aspects sont à renforcer notamment dans le cadre de la réforme des études de médecine prévue par la présente loi mais aussi dans les cursus des autres professions de santé, sociales et médico-sociales. Tel est l'objet du présent amendement.

[Amendement N° 1110 au texte N° 1767 - Après l'article 3 \(Rejeté\)](#)

Les sapeurs-pompiers, issus de corps communaux sont désormais devenus le dernier service public d'hyper-proximité. Dès lors ils assument les carences des autres acteurs du secours, alors que leurs effectifs, basés très majoritairement sur des volontaires, subissent à la fois les affres de cette désertification rurale et un désengagement des citoyens. Ce système atteint une limite et, désormais, dans ces territoires, c'est toute la chaîne du secours qui risque de s'effondrer.

[Amendement N° 507 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Les contrats d'engagement de service public visent à inciter les futurs médecins à s'installer dans des territoires où la démographie médicale est faible. Cependant, dans des zones non sous-dotées, les établissements et services sociaux et médicaux sociaux peinent à recruter des médecins. Ainsi, cet amendement vise à ouvrir le champ de l'exercice médical des médecins aux établissements et services sociaux et médico-sociaux.

[Amendement N° 508 au texte N° 1767 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Les signataires du CESP choisissent leur futur lieu d'exercice sur une liste nationale de lieux d'exercice. Ceux-ci sont situés dans une zone caractérisée par

une offre de soins insuffisante ou des difficultés dans l'accès aux soins. Il est prévu que cette liste soit établie par le Centre National de Gestion sur proposition des agences régionales de santé. L'objet de cet amendement est de prévoir que l'avis des URPS de médecins libéraux soit également sollicité par les ARS avant l'établissement de cette liste, compte-tenu de leur connaissance précise des besoins du terrain, des difficultés existantes et à venir.

[Amendement N° 529 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La responsabilité des territoires est insuffisamment énoncée. Il s'agit d'optimiser l'estimation des besoins en santé du territoire en lien avec tous les acteurs régionaux.

[Amendement N° 4 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à préciser « le parcours de formation antérieur » en introduisant dans le Code de l'éducation les deux options qui permettent l'accès aux études de médecine, pharmacie, odontologie et maïeutique. La première option reprend la proposition du rapport du Professeur Saint-André du 18 décembre 2018 avec la création d'un portail santé. La seconde élargit l'accès à ces études aux étudiants ayant validé une première année de licence comportant un enseignement relatif à la santé.

[Amendement N° 1106 au texte N° 1767 - Avant l'article 1er \(Non soutenu\)](#)

L'Article L1411-3 prévoit une conférence nationale de santé, organisme consultatif placé auprès du ministre chargé de la santé, a pour objet de permettre la concertation sur les questions de santé. Il est important que les infirmiers et infirmières soient représentés dans cet organisme. Les infirmiers sont un maillon essentiel du système de santé. Le métier d'infirmière a beaucoup évolué au cours des 20 dernières années. L'infirmière est désormais une professionnelle des soins dont le domaine de compétences est reconnu comme une discipline à part entière.

[Amendement N° 1518 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le taux d'échec à l'issue de la première année commune aux études de santé est un immense gâchis pour les étudiants concernés. Pour l'année universitaire 2017-2018, 59 753 étudiants étaient inscrits en première année commune aux études de santé, dont 41 056 étaient pour la première fois, 18 367 redoublants et 330 triplants. Pour 1000 étudiants inscrits en première année commune aux études de santé, 120 intégreront les études de santé après une année, et 210 après deux années. La solution apportée par la présente loi est de normaliser les études de santé sur le modèle d'une licence classique.

Amendement N° 1 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Le présent amendement vise à intégrer la formation initiale des masseurs-kinésithérapeutes dans le socle commun des études en santé car, comme les autres professions concernées, le recrutement des étudiants a lieu lors de la première année commune aux études en santé (PACES). En effet, les étudiants intégrant un institut de formation en masso-kinésithérapie (IFMK) y accèdent par le biais de la PACES.

Amendement N° 500 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Il est nécessaire, pour mieux définir les objectifs de formation, de mieux appréhender les besoins en formation. D'une régulation de la démographie médicale par la tension, il nous faut passer à une organisation de la formation au plus près des lieux d'exercice sur la base d'un diagnostic partagé par les acteurs. Les objectifs de formation devraient donc être évalués en tenant compte de l'ensemble des lieux de stage universitaires et non-universitaires, et des demandes (en effectifs et en compétences) des territoires. Notre amendement vise donc à bien intégrer ces besoins, au moyen d'une méthodologie adaptée.

Amendement N° 187 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

L'augmentation des promotions d'étudiants en médecine étant désormais une priorité nationale, il apparaît nécessaire que le Parlement soit tenu informé sans délai de l'évolution prévisionnelle des effectifs. Compléter la première phrase de l'alinéa 3 par les mots:« après en avoir informé le Parlement ».

Amendement N° 983 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Bien que les capacités d'accueil des formations en deuxième et troisième année de premier cycle soient déterminées par les universités, elles répondent à des objectifs pluriannuels définis au regard des objectifs nationaux pluriannuels établis par l'État. Or, certaines universités vont se retrouver à accueillir plus de personnes en deuxième année et rencontrer des difficultés au niveau logistique. Ce rapport a pour objectif de permettre aux universités de faire un bilan, afin de mieux prendre en compte l'année suivante ses capacités d'accueil pour répondre aux besoins du système de santé.

Amendement N° 410 au texte N° 1767 - Avant l'article 1er (Rejeté)

Les fédérations hospitalières appellent à l'organisation d'une concertation sur le juste équilibre entre impératif d'efficacité économique, qualité de soins et qualité de vie au travail. Quand le Parlement examine un projet de texte relatif à la santé, cet examen doit se faire en ayant à l'esprit la meilleure prise en

charge de nos concitoyens, dans le secteur sanitaire comme médico-social, la nécessaire efficience économique, mais également la qualité de vie au travail des professionnels, ainsi que les évolutions démographiques et épidémiologiques.

[Amendement N° 190 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il apparaît important que les représentants des médecins puissent également donner leur avis sur les capacités d'accueil des formations de deuxième et troisième années du premier cycle. Tel est l'objet du présent amendement.

[Amendement N° 178 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Beaucoup de territoires ruraux mais aussi urbains souffrent d'un déficit de médecin, généralistes et spécialistes. Pour y répondre, le Gouvernement propose la suppression du numerus clausus sans pour autant préciser le nombre d'étudiants qui seront finalement autorisés à suivre les deuxième et troisième cycles de formation ni garantir que ces étudiants, à priori plus nombreux, seront incités à s'installer dans les territoires déficitaires. Chacun convient que la sélection s'effectue aujourd'hui sur des critères sans lien avec les qualités requises demain pour un bon exercice de la médecine.

[Amendement N° 411 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'accès aux soins, et notamment l'accès à une offre médicale équilibrée et de qualité sur l'ensemble des territoires, constitue l'un des principaux enjeux de la transformation de notre système de santé. La suppression du numérus clausus national au profit d'une régulation territoriale devrait permettre de répondre d'une manière mieux ajustée aux futurs besoins en santé de la population. Mais tous les acteurs de santé doivent être mobilisés autour de cet enjeu, tant sur la réduction des inégalités d'accès aux soins que sur l'insertion professionnelle des étudiants.

[Amendement N° 1519 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La rédaction retenue par le projet de loi persiste à prendre en compte des critères impossibles à définir pour les universités. Personne ne peut prévoir les « besoins de santé du territoire » plusieurs années à l'avance, a fortiori quand on ne sait pas où les futurs médecins décideront de s'installer. Par ailleurs, l'avis préalable de l'ARS et de l'État ressemble à un numerus clausus qui ne dit pas son nom, l'objectif d'une augmentation de 20 % des étudiants ayant déjà été annoncé. Le présent amendement vise à reformuler la loi pour qu'aucune autre limite que la capacité d'accueil des universités ne soit retenue.

[Amendement N° 955 au texte N° 1767 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du groupe Les Républicains vise à associer les acteurs de terrain que sont les URPS, les fédérations hospitalières et les conseils départementaux dans la détermination des capacités d'accueil des formations sur le territoire. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle instance mais de recueillir un avis. Ce n'est pas le rôle de la CRSA qui est une instance de débats et de propositions sur les projets des ARS.

Amendement N° 120 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Il est prévu que les capacités d'accueil des formations en deuxième et troisième année de premier cycle soient déterminées annuellement par les universités. Pour déterminer ces capacités d'accueil, chaque université doit prendre en compte les objectifs pluriannuels d'admission en première année du deuxième cycle de ces formations. Ces objectifs pluriannuels, qui tiennent compte des capacités de formation et des besoins de santé du territoire, seront arrêtés par l'université après avis conforme de l'agence régionale de santé (ARS) ou des ARS concernées.

Amendement N° 193 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

La nouvelle organisation des études de santé et la répartition des étudiants selon les filières doit viser à la suppression et non à une simple réduction des inégalités territoriales en matière d'accès aux soins. Tel est l'objet du présent amendement.

Amendement N° 309 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

La mise en place de ces séminaires permettra aux étudiants en médecine d'avoir une meilleure visibilité sur l'ensemble des possibilités qui s'offrent à eux en prenant cette filière. L'objectif est de permettre aux étudiants de s'orienter au mieux et de choisir les matières de spécialité en fonction de leur projet professionnel. En effet, ce nouveau projet de loi changeant radicalement les modalités d'entrée en internat et spécialisation, il est donc impératif que les étudiants puissent s'informer et se former auprès de professionnels, afin d'affiner leur projet professionnel.

Amendement N° 998 au texte N° 1767 - Article 1er (Retiré)

Certains médecins souhaitent changer de spécialité médicale après leurs études ou durant leur carrière professionnelle, cela doit être possible, en prenant en compte la formation initiale qu'ils ont reçue et en permettant un accès plus facile à la formation médicale continue. Cet amendement vise à rendre plus

facile les changements de carrière en facilitant l'accès à la formation médicale continue.

Amendement N° 198 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

La réussite de l'objectif d'augmenter le nombre d'étudiants en médecine passera également par une meilleure adéquation entre l'organisation du système universitaire et l'aspiration des étudiants. Afin de faire évoluer si besoin les dispositifs, il paraît nécessaire de disposer également de données sur les motivations des étudiants.

Amendement N° 534 au texte N° 1767 - Article 2 (Rejeté)

Il s'agit d'optimiser l'estimation des besoins en santé en lien avec tous les acteurs régionaux. La responsabilité des Universités vis-à-vis des territoires qui les entourent est insuffisamment énoncée. L'université ne peut plus continuer de former des médecins sans se préoccuper de leurs exercices dans les territoires.

Amendement N° 5 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

La rédaction actuelle du code de l'éducation est contraire à la nécessaire interprofessionalité et interdisciplinarité des professionnels de santé et des étudiants. Cet amendement met en cohérence l'article du Code de l'éducation avec l'ensemble de l'article, qui élargit et diversifie les profils des étudiants, tout en conservant un socle commun aux 4 disciplines citées dans le dispositif. Il est donc nécessaire que les UFR de médecine ne soient plus les seules à organiser les études médicales, mais plutôt par un collège de professeurs de chacune des disciplines visées.

Amendement N° 7 au texte N° 1767 - Article 2 (Retiré)

Afin d'encourager la démarche de décroisement, et alors que le projet de loi revient sur la rigidité du statut de praticien hospitalier, il est important que ce décroisement intervienne dès les études médicales. Cet amendement vise ainsi à faire bénéficier les étudiants d'une formation mixte, hospitalière et libérale, dans un maximum de spécialité qu'un décret ne manquera pas de préciser.

Amendement N° 533 au texte N° 1767 - Article 2 (Rejeté)

Une multiplication des terrains de stage hors-hôpital permettrait d'irriguer les territoires par des internes très rapidement. C'est par ailleurs une condition préalable à l'augmentation du nombre de médecins formés.

Amendement N° 121 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Les URPS doivent être associées, comme les universités et les collectivités territoriales, à l'analyse des besoins et de l'offre en matière de formation pour les professionnels des secteurs sanitaire et médico-social. Pour ce qui concerne notamment la formation des médecins, les médecins libéraux installés participent à la formation par leur engagement dans la prise en charge de stagiaires et ce dès le 2ème cycle.

Amendement N° 304 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Mettre en place des matières pratiques spécialisées que les étudiants pourront choisir pendant leurs premières années de médecine permettra alors à ces derniers de répondre au mieux aux critères pris en compte pour l'entrée en internat. En effet, à titre d'exemple, si un étudiant a pour projet professionnel de devenir sage-femme, il faut lui donner la possibilité d'adapter son cursus dès son entrée à la faculté de médecine en lui proposant de choisir comme matières mineures celles qui sont nécessaires pour l'obtention de cette spécialité lors des sélections pour l'internat.

Amendement N° 535 au texte N° 1767 - Article 2 (Retiré)

Afin d'éviter une part subjective trop importante d'un jury d'admission et des distorsions importantes envers les étudiants en fonction de leur région d'origine et des disparités entre les facultés de médecine françaises, la part des résultats aux épreuves devrait être prépondérante.

Amendement N° 137 au texte N° 1767 - Article 1er (Rejeté)

Il est nécessaire de rendre cohérent le calendrier des réformes, sous peine de mettre en place des dispositifs d'accès aux études médicales qui devront être amendés l'année suivante pour tenir compte de la réforme du lycée et du baccalauréat.

Amendement N° 530 au texte N° 1767 - Après l'article 2 (Rejeté)

La formation pratique doit s'ouvrir à l'ensemble des structures agréées pour la formation ou auprès des maîtres de stages pour la formation des études de médecine afin que l'étudiant puisse découvrir les différentes modalités de l'exercice de la profession de médecin. Il convient aussi de proposer une professionnalisation précoce de la formation. En outre, la mise en contact des futurs médecins avec des réalités différentes de celles qu'ils rencontrent dans les hôpitaux universitaires complétera utilement leur formation.

Amendement N° 141 au texte N° 1767 - Article 3 (Rejeté)

Cet article prévoit l'adoption par voie d'ordonnances des mesures de recertification des compétences des médecins en prévoyant des conséquences pour ces professionnels. Au regard de l'importance du sujet, il conviendrait de pouvoir en débattre au Parlement. Telle est la demande des médecins.

[Amendement N° 409 au texte N° 1767 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Par souci de cohérence avec les dispositions de l'article 2, l'alinéa précédent supprime un article de la loi LRU de 2007 prévoyant que les épreuves classantes nationales du troisième cycle des études médicales comportaient une épreuve de lecture critique d'un ou plusieurs articles scientifiques. Par cet amendement, nous veillons à ce que malgré cette suppression, les étudiants de deuxième cycle des études de médecine suivent dans le cadre de leur cursus une formation à la compréhension critique des publications scientifiques afin qu'ils soient capables de suivre au mieux les nouvelles découvertes de la médecine dans le cadre de leur vie professionnelle.

[Amendement N° 315 au texte N° 1767 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Afin de ne pas laisser au Gouvernement la création de la procédure qui maintiendra ou non la certification des médecins au cours des années, il semble intéressant de s'appuyer sur des dispositifs déjà existants. En effet, la Haute autorité de santé a une procédure efficace pour ce qui est de la certification des établissements de santé et des professions considérées à risques : échéance raisonnable, visites régulières, procédure précise et encadrée. Il serait bon de ne pas perdre de temps à réfléchir une nouvelle fois à un dispositif et à s'appuyer sur ce qui fonctionne déjà dans notre système de santé.

[Amendement N° 503 au texte N° 1767 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Les établissements publics de santé ont dû s'adapter à la mise en œuvre de la réforme du troisième cycle qui s'est traduite par l'affectation d'un plus grand nombre d'internes de médecine générale en ville et d'internes de phase socle en CHU. Face à ces évolutions, force est de constater une hétérogénéité entre les régions dans la politique d'agrément, et donc de répartition. Les interventions des ARS ont été très variables, notamment dans le recours aux dérogations au taux d'inadéquation.

TEXTE N°1761 « Croissance et transformation des entreprises »

[Amendement N° 612 au texte N° 1761 - Article 27 \(Adopté\)](#)

Amendement de repli. Si le transfert de responsabilité vers l'épargnant du respect du plafond de versement de 225 000 € cumulé entre un plan PEA et un plan PEA-PME, lorsque ceux-ci sont ouverts dans deux établissements différents se justifie, pour des raisons pratiques évidentes, un devoir d'information des titulaires de plan devrait reposer sur les établissements afin qu'ils puissent connaître la mesure du risque de dépassement du plafond cumulé, dû au caractère asymétrique de la fusion des plafonds précédents.

Amendement N° 614 au texte N° 1761 - Article 44 (Rejeté)

Cet article a pour objet le régime juridique et les conditions liés à la privatisation d'Aéroport de Paris (ADP) : fixation à 70 ans de la durée d'exploitation d'aménagement et de développement par ADP des installations aéroportuaires franciliennes (Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Paris-Le Bourget), conditions de la remise à l'État de la pleine propriété des biens en fin d'exploitation, versement d'une indemnité par l'État tenant compte de différents éléments comptables et de valeur au bout de l'exploitation, conditions d'indemnisation en cas de reprise des installations par l'État avant le terme du contrat, etc

Amendement N° 618 au texte N° 1761 - Article 45 (Rejeté)

Cet article a pour objet le cahier des charges de la privatisation d'Aéroport de Paris (ADP). Inacceptable aux yeux de nombreux Français, la vente de ce « bijou de famille » pour une somme dérisoire s'il en est, est incompréhensible. Filière d'excellence mondiale, ADP est une véritable « pépite » française que le Gouvernement souhaite brader à des conditions peu acceptables. Une telle privatisation ne s'explique pas. Elle n'a d'autant plus aucun sens que l'État devra racheter dans 70 ans ces installations au prix fort. Le seul gagnant de cette opération sera l'acheteur d'ADP, pas l'État, et encore moins les Français.

Amendement N° 822 au texte N° 1761 - Article 49 (Rejeté)

Cet amendement de repli a pour objectif d'éviter que, comme dans le cas des autoroutes, des centaines de millions d'euros de valeur échappent à l'État et donc au contribuable parce qu'il serait découvert a posteriori, peut-être des années après, que le prix de vente était trop bas ; et au contraire de les faire pleinement participer aux éventuels gains liés à une surperformance d'Aéroport de Paris (ADP) par rapport aux hypothèses retenues lors la valorisation au moment de la transaction.

Amendement N° 619 au texte N° 1761 - Article 47 (Rejeté)

L'article 47 du projet de loi donne un fondement législatif au principe de « double caisse » qui vise à exclure les activités commerciales d'ADP (boutiques,

restauration, hôtellerie...) des recettes déterminant le niveau des redevances aéroportuaires acquittées par les compagnies aériennes. Dans la rédaction actuelle de l'article 47, la fixation des tarifs de redevance se fonderait sur un périmètre d'activités « excluant nécessairement les activités commerciales et de service ». Cette approche, contestée par les compagnies aériennes, présente le risque d'affaiblir la régulation par l'État des activités d'ADP.

[Amendement N° 617 au texte N° 1761 - Article 44 \(Rejeté\)](#)

La cession de la participation de l'État au capital de la société Aéroports de Paris est indissociable de l'instauration d'un régime de concession qui contraint l'État à dédommager au préalable les actionnaires d'ADP pour la perte du droit d'exploitation au-delà de la 70ème année.

[Amendement N° 620 au texte N° 1761 - Article 49 \(Rejeté\)](#)

Cet article a pour objet l'autorisation de la privatisation d'Aéroport de Paris (ADP). Inacceptable aux yeux de nombreux Français, la vente de ce « bijou de famille » pour une somme dérisoire s'il en est, est incompréhensible. Filière d'excellence mondiale, ADP est une véritable « pépite » française que le Gouvernement souhaite brader à des conditions peu acceptables. Une telle privatisation ne s'explique pas. Elle n'a d'autant plus aucun sens que l'État devra racheter dans 70 ans ces installations au prix fort. Le seul gagnant de cette opération sera l'acheteur d'ADP, pas l'État, et encore moins les Français.

[Amendement N° 615 au texte N° 1761 - Article 44 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objet de limiter la période d'exploitation des installations et infrastructures aéroportuaires de Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Paris-Le Bourget à 35 ans au lieu de 70 ans.

[Amendement N° 616 au texte N° 1761 - Article 44 \(Rejeté\)](#)

La cession de la participation de l'État au capital de la société Aéroports de Paris est indissociable de l'instauration d'un régime de concession qui contraint l'État à dédommager au préalable les actionnaires d'ADP pour la perte du droit d'exploitation au-delà de la 70ème année.

[Amendement N° 1088 au texte N° 1761 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement a pour but de protéger les associations du monde combattant qui sont actionnaires de la FDJ. Leur actionnariat est né lors de la création de la FDJ afin de financer les actions de solidarité et de mémoire en faveur des mutilés de guerre. Ces actionnaires historiques doivent être protégés lors de la privatisation de la FDJ, pour que leurs actions puissent être

poursuivies car elles financent des causes nobles telles que des activités de mémoire au sein de l'Education Nationale, des actions de solidarités au profit des établissements hospitaliers et de santé ainsi que des activités qui permettent aux blessés de guerre et leurs familles d'être soutenus .

[Amendement N° 622 au texte N° 1761 - Article 52 \(Rejeté\)](#)

Lors de la fusion des groupes GDF et Suez en 2006, l'une des conditions notables était le traitement des anciens agents de GDF suite au rapprochement des deux groupes. Si une ouverture du capital a bien eu lieu, la privatisation complète n'avait jamais été abordée. Or, ce projet de loi privatise pleinement le groupe ENGIE, coupant définitivement le lien qui existait entre ce géant de l'énergie indispensable aux intérêts nationaux et l'État. Encore une fois, cette privatisation est une braderie qui ne se comprend ni ne se justifie.

[Amendement N° 824 au texte N° 1761 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Le rapport du 8 février 2017 du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la régulation des jeux d'argent et de hasard, ainsi que son rapport de suivi du 14 décembre 2017 ont conclu à la nécessité d'établir une autorité unique et indépendante pour réguler l'ensemble du secteur des jeux d'argent et de hasard. La cession de la participation de l'État au capital de la Française des jeux est indissociable de cette réforme.

[Amendement N° 823 au texte N° 1761 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Le rapport du 8 février 2017 du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la régulation des jeux d'argent et de hasard, ainsi que son rapport de suivi du 14 décembre 2017 ont conclu à la nécessité d'établir une autorité unique et indépendante pour réguler l'ensemble du secteur des jeux d'argent et de hasard. La cession de la participation de l'État au capital de la Française des jeux est indissociable de cette réforme.

[Amendement N° 621 au texte N° 1761 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Cet article a pour objet l'autorisation de la privatisation de la Française des jeux (FDJ). Inacceptable aux yeux de nombreux Français, la vente de ce « bijou de famille » pour une somme dérisoire s'il en est, est incompréhensible. Filière d'excellence mondiale, FDJ est une véritable « pépite » française que le Gouvernement souhaite brader à des conditions peu acceptables. En effet, FDJ fût crée à l'origine afin de financer l'aide aux mutilés de guerre et aux anciens combattants. A ce titre, FDJ détient un monopole sur certains types de jeux d'argent et reverse une grande partie de ses bénéfices à l'État.

[Amendement N° 604 au texte N° 1761 - Article 8 \(Retiré\)](#)

En 2017, Bruno LE MAIRE, Ministre de l'économie et des finances, a mandaté la Commission de concertation du commerce (3C) pour réaliser une consultation sur les soldes auprès des acteurs du commerce concernés. Le rapport lui a été remis en octobre 2017. Plusieurs points de consensus ont été mis en exergue, notamment et surtout sur « une réduction de la durée des périodes de soldes à 4 ou 5 semaines ». Ainsi, la durée fixée au sein de l'article 8, « entre trois et six semaines » n'est pas en accord au regard du consensus des organisations représentant les commerçants concernés.

[Amendement N° 606 rectifié au texte N° 1761 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objectif d'aligner le régime comptable des SAS sur le niveau actuel des SARL, et d'augmenter les seuils des SARL à 4 millions d'euros de CA hors taxe et 2 millions d'euros de total de bilan, afin d'alléger les contraintes pesant sur les entrepreneurs tout en préservant l'activité professionnelle des Commissaires aux comptes nécessaires dans l'accompagnement des entrepreneurs.

[Amendement N° 605 rectifié au texte N° 1761 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objectif d'aligner le régime comptable des SAS et des SARL, permettant aux SAS d'alléger leurs contraintes tout en préservant l'activité professionnelle des Commissaires aux comptes nécessaires dans l'accompagnement des entrepreneurs. Par ailleurs, la fixation de ces seuils par la loi permettra de garantir aux entreprises et aux commissaires aux comptes une certaine assurance durable de fixation de ces normes.

[Amendement N° 628 au texte N° 1761 - Article 71 quater AB \(Rejeté\)](#)

L'article 71ter du texte adopté par l'Assemblée habilitait le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance afin de mettre fin au tarif réglementé du gaz pour les particuliers et de l'électricité pour les entreprises électro-intensives. Le Sénat, par souci de ne pas soustraire cette question essentielle du débat parlementaire, a remplacé cette habilitation par trois articles de législation directe (articles 71ter et 71quater AA et AB).

[Amendement N° 626 au texte N° 1761 - Article 71 ter \(Rejeté\)](#)

L'article 71ter du texte adopté par l'Assemblée habilitait le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance afin de mettre fin au tarif réglementé du gaz pour les particuliers et de l'électricité pour les entreprises électro-intensives. Le Sénat, par souci de ne pas soustraire cette question essentielle du débat

parlementaire, a remplacé cette habilitation par trois articles de législation directe (articles 71ter et 71quater AA et AB).

Amendement N° 623 au texte N° 1761 - Article 61 (Rejeté)

L'article 61 consacre la notion jurisprudentielle d'objet social de l'entreprise en l'insérant dans le code civil, et créé donc une obligation de moyen à la charge du chef d'entreprise qui devra évaluer toutes ses décisions au regard des aspects sociaux et environnementaux qui peuvent impacter son activité. Cette notion est risquée, étant extrêmement large : il appartiendra à tout dirigeant de société de notamment évaluer, avant toute prise de décision, son impact sur l'emploi, la santé, la formation, l'identité de traitement, la pollution, le changement climatique, etc.

Amendement N° 7 au texte N° 1761 - Article 61 (Rejeté)

La définition d'un intérêt social dépassant celui des actionnaires avec la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux dans la stratégie des entreprises redéfinit la place de l'entreprise dans l'économie. Cependant, la prise en compte d'intérêts autres que ceux des actionnaires peut être source d'un important contentieux. En effet, pour prendre l'exemple de sociétés de remontées mécaniques, on ne peut que déplorer la multiplication de recours abusifs de la part d'associations chaque fois qu'un nouveau projet est présenté.

Amendement N° 624 au texte N° 1761 - Article 61 (Rejeté)

L'article 61 consacre la notion jurisprudentielle d'objet social de l'entreprise en l'insérant dans le code civil, et créant une obligation de moyen à la charge du chef d'entreprise qui devra évaluer toutes décisions au regard des aspects sociaux et environnementaux qui peuvent impacter son activité. Jusqu'alors, la jurisprudence pouvait faire référence à la notion d'intérêt social dans des cas particuliers, comme par exemple pour déterminer le caractère fautif d'un comportement (ex : convocation à une Assemblée générale par le Commissaire aux comptes, nomination d'un administrateur provisoire, abus de faculté de blocage, ...).

Amendement N° 625 au texte N° 1761 - Article 62 quinquies A (Rejeté)

La nullité des délibérations des conseils d'administration ou de surveillance, en cas de nomination ne respectant pas les dispositions adoptées dans le cadre de la loi dite « Copé-Zimmermann », paraît être une mesure disproportionnée. Elle s'avère même dangereuse en ce qu'elle peut entraîner des conséquences désastreuses non seulement pour l'entreprise concernée et donc ses salariés, mais également pour tous partenaires tiers. Elle avait d'ailleurs été envisagée au moment de la rédaction de la loi mais écartée pour les raisons mentionnées.

Amendement N° 627 au texte N° 1761 - Article 71 quater AA (Rejeté)

L'article 71ter du texte adopté par l'Assemblée habilitait le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance afin de mettre fin au tarif réglementé du gaz pour les particuliers et de l'électricité pour les entreprises électro-intensives. Le Sénat, par souci de ne pas soustraire cette question essentielle du débat parlementaire, a remplacé cette habilitation par trois articles de législation directe (articles 71ter et 71quater AA et AB).

Amendement N° 63 au texte N° 1761 - Article 2 (Non soutenu)

Cet amendement prévoit de conserver les répertoires des métiers et ainsi le socle des missions des CMA. Ils assurent l'identification des entreprises artisanales essentielle à la cohérence de la filière. Ces répertoires doivent pouvoir alimenter le registre général au même titre que les registres du commerce et des sociétés locaux qui, eux, sont maintenus. Ils permettent d'identifier les entreprises artisanales, de produire des statistiques et ainsi de donner une analyse de la filière. La filière artisanale est essentielle à l'économie française mais aussi à son patrimoine.

Amendement N° 62 au texte N° 1761 - Article 1er (Non soutenu)

Cet alinéa, comme l'alinéa 35 supprime le réseau consulaire au profit d'un organisme unique. Le Gouvernement souhaite supprimer ce réseau considéré trop complexe pour confier l'entièreté des tâches à cet organe unique. Cependant, la multiplicité du réseau révèle plus de proximité que de complexité en matière d'agriculture. Il permet une meilleure prise en charge des entreprises agricoles. C'est pourquoi le réseau consulaire agricole doit rester compétent en tant que CFE pour les entreprises.

Amendement N° 453 au texte N° 1761 - Article 1er (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de remplacer les termes « papiers d'affaires », qui ne dispose d'aucune définition juridique, par un mot plus général à savoir les documents relatifs à l'entreprise

Amendement N° 61 au texte N° 1761 - Article 1er (Non soutenu)

Cet alinéa supprime le réseau consulaire tel qu'il est pour le remplacer par un organisme unique. Le réseau consulaire agricole doit rester compétent en tant que CFE pour les entreprises en ressortissant.

Amendement N° 3 au texte N° 1761 - Article 4 (Non soutenu)

L'article 4 du projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises confère au stage préalable à l'installation - SPI -, un caractère facultatif. Or, la création d'entreprise ne s'improvise pas. Elle engage le futur chef d'entreprise artisanale dans un parcours pour lequel il doit être le mieux préparé possible.

Amendement N° 603 au texte N° 1761 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit de rendre le stage de préparation à l'installation (SPI) facultatif. Si l'objectif de simplification semble louable, il faut néanmoins rappeler qu'une très grande majorité d'entreprises cessent leur activité après 2 ans. Le SPI apparaît donc comme une aide réelle pour les futurs chefs d'entreprise et les artisans, leur permettant notamment de connaître les notions fondamentales de gestion et donc d'éviter certains pièges lors de la création de leur entreprise.

Amendement N° 2 au texte N° 1761 - Article 4 (Rejeté)

Cet amendement vise à apporter des précisions afin de définir une temporalité dans le déroulement du stage d'accompagnement à l'installation, dans des délais qui ne soient pas contraignants pour les porteurs de projet. Ainsi la première journée permettra d'apporter les bases indispensables à tout créateur avant son immatriculation, notamment dans le choix du statut juridique. La deuxième journée contribuera à répondre aux premières réponses opérationnelles que le porteur de projet se pose dès que son activité a débuté.

Amendement N° 64 au texte N° 1761 - Article 4 (Non soutenu)

Une étude réalisée auprès des chambres des métiers et de l'artisanat a démontré que le SPI permettait un taux de survie beaucoup plus important des entreprises. C'est particulièrement vrai pour les micro-entreprises, qui ont 2,5 fois plus de chances d'avoir une activité pérenne. Supprimer le stage conduirait inmanquablement à fragiliser les nouvelles entreprises. Cette formation permet de donner à l'entrepreneur les connaissances qui lui sont indispensables pour gérer son activité.

Amendement N° 66 au texte N° 1761 - Article 13 bis A (Non soutenu)

L'article 13bis A prévoit implicitement la suppression des échelons départementaux des chambres de métiers et leur régionalisation avec la création d'un établissement unique par région au 1er janvier 2021. Cette régionalisation va s'avérer très négative pour les départements ruraux. Elle marque la fin de l'autonomie départementale et du lien de proximité entre les artisans et les chambres. Alors que les artisans connaissent un réel sentiment d'abandon, augmenter la distance entre les centres de décision et les

ressortissants risque d'accentuer cette sensation d'isolement, notamment, en zones rurales.

Amendement N° 4 au texte N° 1761 - Article 9 (Rejeté)

Cet amendement a pour objet de répondre à l'objectif de transformation de la profession de commissaire aux comptes en introduisant les contours de la nouvelle mission d'audit Légal Petite entreprise, et en la rendant plus attractive auprès des acteurs économiques. Le I consiste à définir l'esprit dans lequel s'inscrit cette mission pour les entreprises. L'audit Légal Petite entreprise repose sur une analyse des risques, une prise de connaissance du système de contrôle interne, une revue analytique des états financiers et des travaux de contrôle des comptes ciblés sur les principales zones de risque.

Amendement N° 121 au texte N° 1761 - Article 13 bis A (Non soutenu)

L'article 13bis A prévoit implicitement la suppression des échelons départementaux des chambres de métiers et leur régionalisation avec la création d'un établissement unique par région au 1er janvier 2021. Or, la régionalisation serait très négative pour les départements ruraux et marquerait la fin de l'autonomie départementale et du lien de proximité entre les artisans et les chambres.

Amendement N° 123 au texte N° 1761 - Article 13 bis A (Rejeté)

Dans la perspective d'une régionalisation des structures autour d'un établissement public unique par région, il convient de garantir que chaque chambre départementale bénéficiera d'un personnel affecté. Si l'alinéa 7 prévoit un budget d'initiative locale, aucune garantie n'est apportée concernant le maintien du personnel et des moyens au niveau départemental. Cet amendement vise à apporter la garantie que les chambres départementales resteront dotées de personnel.

Amendement N° 5 au texte N° 1761 - Article 9 (Non soutenu)

Un rapport de l'Inspection générale des finances daté du mois de mars 2018 a préconisé de relever les seuils à partir desquels la certification des comptes par un commissaire aux comptes (CAC) est obligatoire pour les sociétés commerciales et pour les groupes de sociétés afin qu'ils soient alignés sur les seuils minimaux européens fixés par la directive 2013/34/UE, dite directive comptable, soit 8 M€ de chiffres d'affaires, 4 M€ de bilan et 50 salariés.

Amendement N° 122 au texte N° 1761 - Article 13 bis A (Rejeté)

Le présent amendement vise à encourager les actions communes entre les chambres de métiers et de l'artisanat départementales et interdépartementales et les établissements ou chambres départementales du commerce et de l'industrie, lorsque cela est possible, afin d'apporter plus d'efficacité et de diminuer les coûts en faveur des entreprises. Cette mutualisation est très attendue par les artisans.

[Amendement N° 65 au texte N° 1761 - Article 9 \(Non soutenu\)](#)

Cet article prévoit l'introduction de seuils pour la désignation d'un commissaire aux comptes par les sociétés anonymes et les sociétés en commandites par actions. Or, ces seuils vont s'avérer très dangereux, non seulement pour la profession de commissaire aux comptes mais également pour les entreprises. Cela ne va pas dans le sens des entreprises. Il revient à nier l'importance d'une information fiable dans les relations économiques.

[Amendement N° 6 au texte N° 1761 - Article 13 bis A \(Rejeté\)](#)

La loi du 14 mars 2016 prévoit que deux types d'instances consulaires peuvent être mises en place au niveau régional : chambres régionales de métiers et de l'artisanat (CRMA) ou chambres de métiers et de l'artisanat régionales (CMAR). Selon le type d'instance consulaire, les compétences des chambres départementales varient très sensiblement : seules les CRMA disposent de moyens humains et financiers autonomes, ainsi que la personnalité morale.

[Amendement N° 608 au texte N° 1761 - Article 26 \(Rejeté\)](#)

L'article 26 a pour objet la création d'un régime français des offres de jetons (Initial Coin Offering, ICO), forme de levée de fonds via un dispositif d'enregistrement partagé (blockchain) et l'émission de jetons (« coins ») numériques. Il s'agit donc de créer des nouveaux produits financiers basés sur les cryptomonnaies et destinés à financer les entreprises par les marchés financiers. En d'autres termes, une sorte de bitcoin venant financer les entreprises en lieu et place des « traditionnels » titres.

[Amendement N° 607 au texte N° 1761 - Article 26 \(Rejeté\)](#)

L'article 26 a pour objet la création d'un régime français des offres de jetons (Initial Coin Offering, ICO), forme de levée de fonds via un dispositif d'enregistrement partagé (blockchain) et l'émission de jetons (« coins ») numériques. Il s'agit donc de créer des nouveaux produits financiers basés sur les cryptomonnaies et destinés à financer les entreprises par les marchés financiers.

[Amendement N° 609 au texte N° 1761 - Article 26 bis A \(Rejeté\)](#)

L'article 26bis A a pour objet la création d'un régime français des prestataires de service sur les actifs numériques introduits en droit à l'article 26bis. Il s'agit donc de permettre la mise en place de service en relation avec ces nouveaux produits financiers basés sur les cryptomonnaies et destinés à financer les entreprises par les marchés financiers. Dans l'attente de règles européennes et internationales relatives aux cryptomonnaies, le texte propose de permettre à l'AMF de délivrer un visa aux acteurs qui souhaiteraient mener des activités de services sur actifs numériques destinés notamment au marché français.

[Amendement N° 610 au texte N° 1761 - Article 26 bis A \(Rejeté\)](#)

L'article 26bis A a pour objet la création d'un régime français des prestataires de service sur les actifs numériques introduits en droit à l'article 26bis. Il s'agit donc de permettre la mise en place de services en relation avec ces nouveaux produits financiers basés sur les cryptomonnaies et destinés à financer les entreprises par les marchés financiers. En d'autres termes, une sorte de bitcoin venant financer les entreprises en lieu et place des « traditionnels » titres.

[Amendement N° 611 au texte N° 1761 - Article 27 \(Retiré avant séance\)](#)

Si le transfert de responsabilité vers l'épargnant du respect du plafond de versement de 225 000 € cumulé entre un plan PEA et un plan PEA-PME, lorsque ceux-ci sont ouverts dans deux établissements différents se justifie, pour des raisons pratiques évidentes, un devoir d'information des titulaires de plan devrait reposer sur les établissements afin qu'ils puissent connaître la mesure du risque de dépassement du plafond cumulé, dû au caractère asymétrique de la fusion des plafonds précédents. En revanche, les dispositions adoptées lors de l'examen en commission spéciale et figurant désormais à l'alinéa 11 ne présentent aucune portée opérationnelle.

TEXTE N°1662 « Agence nationale de la cohésion des territoires »

[Amendement N° 28 au texte N° 1662 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objectif de poser le principe de gratuité de l'action de l'agence afin que l'État ne sollicite pas, à travers elle, une participation des collectivités pour le concours qu'elle apporterait.

[Amendement N° 15 au texte N° 1662 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à mentionner, dans la présente proposition de loi, de façon explicite les territoires de montagne qui portent des problématiques bien

spécifiques et qui à ce titre doivent être représentés au conseil d'administration.

Amendement N° 27 au texte N° 1662 - Article 2 (Rejeté)

Alors que la France est la première destination touristique mondiale et que le tourisme est l'une de nos principales sources de richesses, représentant 7,5 de notre PIB, il est fondamental d'accorder à ce secteur toute l'attention qu'il mérite. C'est pourquoi, il est crucial que l'agence participe au développement de l'attractivité touristique de notre pays en soutenant les projets des petites communes notamment.

Amendement N° 23 au texte N° 1662 - Après l'article 5 (Rejeté)

Les départements disposent aujourd'hui d'une réelle expertise en matière d'ingénierie. Il est donc fondamental de continuer à s'appuyer sur cette ressource dont bénéficient les territoires et de mobiliser les ressources locales. Aussi, afin d'éviter les doublons entre les structures et pour favoriser les synergies entre elles, il doit être prévu la possibilité de passer des contrats d'objectifs et de moyens entre l'État et les départements visant à confier aux agences départementales des missions pour le compte de l'agence nationale de cohésion des territoires.

Amendement N° 18 au texte N° 1662 - Article 5 (Tombe)

Il est important de prévoir au sein du comité de la cohésion territoriale une représentation de chaque niveau des collectivités territoriales. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 19 au texte N° 1662 - Article 5 (Tombe)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure intègre un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne.

Amendement N° 17 au texte N° 1662 - Article 5 (Tombe)

Il est important de prévoir au sein du comité de la cohésion territoriale une représentation de chaque niveau des collectivités territoriales.

Amendement N° 13 au texte N° 1662 - Article 3 (Rejeté)

Favorable à un conseil d'administration resserré, il est utile de prévoir une suppléance pour les représentants des collectivités.

Amendement N° 85 au texte N° 1662 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement propose d'intégrer au sein du comité d'action territoriale des représentants des agences de l'eau eu égard à leurs compétences en matière de gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Amendement N° 14 au texte N° 1662 - Article 3 (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de prévoir que le conseil d'administration de la nouvelle structure intègre un représentant des collectivités territoriales situées en zone de montagne.

Amendement N° 8 au texte N° 1662 - Article 2 (Rejeté)

Le dispositif FISAC est amené à disparaître en avril 2019 comme il l'a été malheureusement voté dans le cadre de la loi de finances pour 2019. On nous assurait alors qu'il serait compensé par un dispositif contenu dans la présente loi. Tel n'est pas le cas. C'est pourquoi, le présent amendement entend remédier à cette situation en précisant que l'agence devra mettre en oeuvre des actions visant à maintenir les services artisanaux et commerciaux de proximité dans des zones rurales ou urbaines fragilisées par les évolutions économiques et sociales.

Amendement N° 21 au texte N° 1662 - Article 5 (Tombe)

Il est important que l'agence nationale de la cohésion des territoires s'articule avec l'action des départements. Or, le présent texte n'évoque pas clairement cette articulation. Il convient donc d'apporter des précisions. L'objet du présent amendement est donc de faire co-présider le comité de cohésion territoriale par le préfet et le président du conseil départemental.

Amendement N° 10 au texte N° 1662 - Article 3 (Rejeté)

Il est important de prévoir au sein du conseil d'administration une représentation de chaque niveau des collectivités territoriales. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 16 au texte N° 1662 - Article 5 (Rejeté)

Afin d'adapter au mieux les politiques de cohésion territoriale en fonction des besoins et des caractéristiques propres à chaque territoire, cet amendement prévoit, à l'instar du droit reconnu à certains préfets de déroger à des normes dans certains secteurs en application du décret n°2017-1845 du 29 décembre 2017, que les délégués territoriaux de l'agence peuvent, à titre expérimental et pour une durée de trois ans à compter de la publication de la loi, faire également

usage de cette faculté dans des conditions qui seront précisées par décret en Conseil d'Etat. 4

Amendement N° 12 au texte N° 1662 - Article 3 (Rejeté)

Il convient par cet amendement de limiter le nombre de membres du conseil d'administration de la nouvelle structure. Rédiger ainsi le début de l'alinéa 5 :« II. – Il comprend au plus quarante membres, avec voix délibérative, répartis en nombre égal entre des représentants ...(le reste sans changement).

Amendement N° 9 au texte N° 1662 - Article 7 (Rejeté)

Il convient par cet amendement de modifier le nom du comité d'action territoriale par l'intitulé « comité de suivi » afin d'éviter toute confusion avec l'autre instance, qui s'intitule « comité de la cohésion territoriale ».

Amendement N° 20 au texte N° 1662 - Article 5 (Tombe)

Il est important de prévoir la présence au sein du comité de la cohésion territoriale du Président de l'agence départementale lorsque la collectivité a créé une agence ou du Président du Conseil départemental afin d'assurer une parfaite articulation entre l'Agence et les Territoires.

Amendement N° 29 au texte N° 1662 - Article 5 (Rejeté)

L'alinéa 5 vise à solliciter la participation du public dans l'élaboration des projets des collectivités territoriales et de leurs groupements. Si on ne veut pas que l'agence devienne une usine à gaz dans son fonctionnement, ce qui est une des principales craintes des intéressés, il est important de ne pas complexifier davantage le processus décisionnel.

Amendement N° 30 au texte N° 1662 - Article 2 (Retiré)

Dans la perspective de l'examen prochain au parlement du projet de loi d'orientation des mobilités, il est nécessaire d'attribuer à l'agence une mission portant sur la mobilité. La mobilité dans un territoire présente différents enjeux. Développer la mobilité, c'est à la fois, permettre l'accès à de nouvelles populations, maintenir les services publics et répondre à des nécessités économiques et commerciales. Développer la mobilité d'un territoire est la condition pour le rendre attractif et dynamique.

Amendement N° 7 au texte N° 1662 - Article 2 (Rejeté)

Les élus des territoires demandent à travers la création de cette agence, un soutien dans les démarches administratives et une aide dans les recherches de

financements, notamment à travers les fonds européens. En ce qui concerne la ruralité, 900 000 000 d'euros sont à disposition sur 7 ans. En 5 ans, seulement 3 % de ces fonds européens ont été utilisés. Sans report possible, au moins 700 000 000 euros vont être réattribués dans les fonds européens.

Amendement N° 186 au texte N° 1662 - Article 2 (Rejeté)

La volonté de confier à cette agence le développement du numérique prend en compte la diversité des territoires en matière d'accessibilité, de zones à développer ou à revitaliser. Les outremer connaissent quant à eux des particularités nombreuses avec notamment un prix d'accès au numérique excessivement plus élevé qu'en métropole. Les abonnements y sont 30 % plus chers à la Réunion et plus chers encore aux Antilles. Dans le contexte actuel, il semble opportun que l'ANCT veille particulièrement à la baisse des prix du numérique outremer en vertu de la continuité numérique.

Amendement N° 11 au texte N° 1662 - Article 3 (Rejeté)

Il est important de prévoir au sein du conseil d'administration de la nouvelle agence, une représentation de chaque niveau des collectivités territoriales. Tel est l'objet de cet amendement. À l'alinéa 5, après le mot :« territoriales »,insérer les mots :« , régions, départements et communes ».

TEXTE N°1673 « Croissance et transformation des entreprises »

Amendement N° CSPACTE340 au texte N° 1673 - Article 9 bis C (Tombe)

En accord avec le Ministère de la justice, cette disposition concernant tous les commissaires aux comptes, qu'ils agissent dans le cadre ou dehors d'une mission légale, elle doit donc figurer dans le chapitre préliminaire du titre II du livre VIII du code de commerce relatif aux dispositions générales applicables à tout commissaire aux comptes.

Amendement N° CSPACTE341 au texte N° 1673 - Article 57 (Non soutenu)

Le souhait d'assouplir les contraintes qui pèsent sur la croissance des entreprises est unanimement exprimé par tout le tissu économique français et répond à une attente très forte. Il doit cependant pouvoir bénéficier à toutes les strates qui composent le tissu économique de notre pays. La suppression du seuil de 20 employés est un premier élément de réponse mais une immense majorité des PME se situent entre 20 et 50 salariés, n'atteindront jamais le seuil de 250 et sont bridées dans leur croissance par le seuil de 50 salariés.

Amendement N° CSPACTE52 au texte N° 1673 - Article 61 ter A (Retiré)

Le principe est que les normes Afnor sont d'application volontaire. Toutefois, les normes peuvent être rendues d'application obligatoire par arrêté signé du ministre chargé de l'économie ou des finances et du ou des ministres intéressés. L'article 17 du décret n° 2009-697 du 16 juin 2009 relatif à la normalisation précise que « les normes rendues d'application obligatoire sont consultables gratuitement sur le site internet de l'Association française de normalisation. »

Amendement N° CSPACTE53 au texte N° 1673 - Article 13 bis A (Rejeté)

Le présent amendement vise à encourager les actions communes entre les chambres de métiers et de l'artisanat départementales et interdépartementales et les établissements ou chambres départementales du commerce et de l'industrie, lorsque cela est possible, afin d'apporter plus d'efficacité et de diminuer les coûts en faveur des entreprises. Cette mutualisation est très attendue par les artisans.

Amendement N° CSPACTE54 au texte N° 1673 - Article 13 bis A (Rejeté)

Dans la perspective d'une régionalisation des structures autour d'un établissement public unique par région, il convient de garantir que chaque chambre départementale bénéficiera d'un personnel affecté. Si l'alinéa 7 prévoit un budget d'initiative locale, aucune garantie n'est apportée concernant le maintien du personnel et des moyens au niveau départemental. Cet amendement vise à apporter la garantie que les chambres départementales resteront dotées de personnel.

Amendement N° CSPACTE49 au texte N° 1673 - Article 13 bis A (Rejeté)

L'article 13 Bis A prévoit implicitement la suppression des échelons départementaux des chambres de métiers et leur régionalisation avec la création d'un établissement unique par région au 1er janvier 2021. Or, la régionalisation serait très négative pour les départements ruraux et marquerait la fin de l'autonomie départementale et du lien de proximité entre les artisans et les chambres.

Amendement N° CSPACTE16 au texte N° 1673 - Article 5 (Rejeté)

La loi de finances pour 2018 a supprimé, à compter du 1er janvier 2018, la taxe fiscale affectée (TFA) qui alimente le Fonds national de promotion et de communication de l'artisanat (FNPCA). La TFA provient d'une majoration de 10 % de la taxe pour frais de chambres de métiers (art. 1601 A du CGI) et représente une contribution de 11 € par an, pour chaque entreprise artisanale. La suppression de cette taxe emporte de facto la suppression du FNPCA, dont

l'objet est de contribuer au financement d'actions de promotion et de communication à caractère national en faveur de l'artisanat.

Amendement N° CSPACTE18 au texte N° 1673 - Article 4 (Rejeté)

Le stage préalable à l'installation (SPI) est actuellement une condition préalable systématique à la création d'une entreprise artisanale. Les micro-entrepreneurs sont également assujettis à cette formation depuis la loi du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises. L'article 4 du projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises revient sur ces dispositions en conférant au SPI un caractère facultatif. Or, cette formation permet de rappeler au créateur les notions fondamentales et minimales qui lui seront indispensables pour gérer son activité.

Amendement N° CSPACTE342 au texte N° 1673 - Article 6 (Rejeté)

Le souhait d'assouplir les contraintes qui pèsent sur la croissance des entreprises est unanimement exprimé par tout le tissu économique français et répond à une attente très forte. Il doit cependant pouvoir bénéficier à toutes les strates qui composent le tissu économique de notre pays. La suppression du seuil de 20 employés est un premier élément de réponse mais une immense majorité des PME se situent entre 20 et 50 salariés, n'atteindront jamais le seuil de 250 et sont bridées dans leur croissance par le seuil de 50 salariés.

Amendement N° CSPACTE355 au texte N° 1673 - Article 1er (Rejeté)

Ce sont les trois réseaux consulaires qui doivent être chargés de cette coordination et il revient donc au législateur de définir précisément les périmètres respectifs de leur champ de compétence.

Amendement N° CSPACTE361 au texte N° 1673 - Article 4 (Tombe)

Ce stage, proposé par les réseaux consulaires, s'avère très important à plusieurs égards : • d'abord parce qu'il permet au candidat à l'installation de préciser son projet, de bien en définir les contours, d'évaluer l'adéquation du projet avec ses attentes, et aussi de mesurer la réalité des tâches et responsabilités auxquelles il se confronte, • ensuite parce que ce stage, dès lors qu'il est obligatoire, permet de diffuser de manière homogène, à tous les aspirants à l'installation, des notions de base en matière de fonctionnement de l'entreprise, de connaissance de ses rouages, de bases en matière de gestion et de prévision,

Amendement N° CSPACTE17 au texte N° 1673 - Article 5 (Rejeté)

La taxe fiscale affectée (TFA) qui alimente le Fonds national de promotion et de communication de l'artisanat (FNPCA). La TFA provient d'une majoration de 10 % de la taxe pour frais de chambres de métiers (art. 1601 A du CGI) et représente une contribution de 11 € par an, pour chaque entreprise artisanale. La suppression de cette taxe emporte de facto la suppression du FNPCA, dont l'objet est de contribuer au financement d'actions de promotion et de communication à caractère national en faveur de l'artisanat.

[Amendement N° CSPACTE48 au texte N° 1673 - Article 1er \(Adopté\)](#)

Cet amendement vise à appliquer le même délai à la suppression de l'ensemble des centres de formalités des entreprises, y compris à ceux des Chambres de commerce et d'industrie. Il s'agit ainsi de conserver la lisibilité de la règle et la simplification de la vie de l'entreprise, recherchées par cette réforme.

[Amendement N° CSPACTE345 au texte N° 1673 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le réseau consulaire agricole doit rester compétent en tant que CFE pour les entreprises en ressortissant.

[Amendement N° CSPACTE33 au texte N° 1673 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'objet de cet amendement est de remplacer les termes « papiers d'affaires », qui ne dispose d'aucune définition juridique, par un mot plus général à savoir les documents relatifs à l'entreprise

[Amendement N° CSPACTE339 au texte N° 1673 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Amendement de coordination concernant les diligences que le commissaire aux comptes n'est pas tenu d'effectuer dans le cadre de la mission définie à l'article L. 823-12-1 du code de commerce.

[Amendement N° CSPACTE338 au texte N° 1673 - Article 9 \(Retiré\)](#)

Cet amendement propose de donner la dénomination de « diagnostic de performance et de croissance » au rapport identifiant les risques financiers, comptables et de gestion afin de le rendre plus attractif aux yeux des entités qui en bénéficieront.

[Amendement N° CSPACTE337 au texte N° 1673 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement prévoit une situation spécifique de l'audit légal dans les départements et territoires ultra-marins. Il a pour but de mieux répondre aux objectifs poursuivis dans ces territoires et tient compte de la nature de l'économie locale.

Amendement N° CSPACTE336 au texte N° 1673 - Article 9 (Rejeté)

Un dispositif prévoyant la mise en œuvre du relèvement des seuils à partir des exercices ouverts à compter de la promulgation du décret fixant lesdits seuils est préférable et plus lisible dans le cadre de l'organisation du droit des sociétés.

Amendement N° CSPACTE427 au texte N° 1673 - Article 9 (Retiré)

Cet amendement a pour objet de répondre à l'objectif de transformation de la profession de commissaire aux comptes en introduisant les contours de la nouvelle mission d'audit Légal Petite entreprise, et en la rendant plus attractive auprès des acteurs économiques. Le I consiste à définir l'esprit dans lequel s'inscrit cette mission pour les entreprises. L'audit Légal Petite entreprise repose sur une analyse des risques, une prise de connaissance du système de contrôle interne, une revue analytique des états financiers et des travaux de contrôle des comptes ciblés sur les principales zones de risque.

Amendement N° CSPACTE34 au texte N° 1673 - Article 9 (Non soutenu)

Cet amendement propose une solution alternative à la disposition retenue par la commission spéciale, ayant pour objectif de veiller à ce que le contrôle des groupes excédant les nouveaux seuils soit correctement assuré, de nature à éviter les risques d'abus et de contournement, tout en étant pleinement efficace et utile pour les sociétés.

Amendement N° CSPACTE45 au texte N° 1673 - Article 9 (Rejeté)

Cet amendement a pour objet de répondre à l'objectif de transformation de la profession de commissaire aux comptes en introduisant les contours de la nouvelle mission d'audit Légal Petite entreprise, et en la rendant plus attractive auprès des acteurs économiques. Le I consiste à définir l'esprit dans lequel s'inscrit cette mission pour les entreprises. L'audit Légal Petite entreprise repose sur une analyse des risques, une prise de connaissance du système de contrôle interne, une revue analytique des états financiers et des travaux de contrôle des comptes ciblés sur les principales zones de risque.

AMENDEMENTS COSIGNÉS — AVRIL 2019

TEXTE N°1802 « transformation de la fonction publique »

Amendement N° CL128 au texte N° 1802 - Article 7 (Rejeté)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette possibilité aux communes de plus de 20.000 habitants, en abaissant à 20.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

Amendement N° CL76 au texte N° 1802 - Article 9 (Rejeté)

Lorsqu'un poste dans un établissement public est à pourvoir cela peut nécessiter des compétences techniques précises ou spécialisées. L'autorité de recrutement se doit de pourvoir l'emploi par un fonctionnaire, or l'objectif est la recherche d'une personne compétente et efficace qui pourrait être un fonctionnaire ou un non-fonctionnaire. Lorsqu'un emploi est à pourvoir et que le non-fonctionnaire est plus compétent que le fonctionnaire l'autorité de recrutement doit pouvoir faire le choix du non-fonctionnaire.

Amendement N° CL129 au texte N° 1802 - Article 7 (Rejeté)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette possibilité aux communes de plus de 30.000 habitants, en abaissant à 30.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

Amendement N° CL131 au texte N° 1802 - Article 8 (Rejeté)

Afin de rendre plus attractif et de limiter l'éventuelle précarité du CDD de « projet », cet amendement propose d'aligner la durée minimale du CDD de « projet » sur celle du « CDD à objet défini » de droit privé, définie à l'article L1242-8-2 du Code du travail ; c'est-à-dire de fixer sa durée minimale à 18 mois.

Amendement N° CL77 au texte N° 1802 - Article 9 (Rejeté)

Cet amendement vise à ne pas rebuter les contractuels non-fonctionnaires à qui on propose au début un contrat à durée déterminé et qui peuvent se retrouver dans la situation de devoir attendre six ans, avant d'espérer un contrat à durée indéterminé.

[Amendement N° CL127 au texte N° 1802 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette possibilité aux communes de plus de 10.000 habitants, en abaissant à 10.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

[Amendement N° CL126 au texte N° 1802 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

L'article 5 propose de modifier par ordonnance l'article 8 bis de la loi n°83-634, qui relève du domaine de la loi, au titre des garanties fondamentales dont bénéficient le fonctionnaire en vertu de l'article 34 de la Constitution. Le principe de légiférer par ordonnance est justifié dans l'étude d'impact par la nécessité « de concerter l'ensemble des acteurs ».

[Amendement N° CL132 au texte N° 1802 - Article 8 \(Tombe\)](#)

Afin de rendre plus attractif et de limiter le caractère précaire du CDD de « projet », cet amendement propose d'inscrire dans la loi qu'un délai de prévenance de deux mois doit être respecté avant la fin effective du contrat.

[Amendement N° CL75 au texte N° 1802 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

La possibilité de permettre aux communes de pourvoir par la voie du recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur adjoint des services et directeur général des services techniques ne doit pas être restreint. Il y a 175 communes de plus de 40 000 habitants, plusieurs n'atteignent pas ce seuil et souhaiteraient pourtant avoir cette possibilité. 300 communes ont entre 20 000 et 40 000 habitants et doivent pouvoir aussi permettre à des non-fonctionnaires d'avoir accès à ces emplois.

[Amendement N° CL141 au texte N° 1802 - Après l'article 13 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement propose que les indemnités des fonctionnaires tiennent nécessairement compte de leurs résultats professionnels, ainsi que des résultats collectifs des services. Dans l'optique d'accroître la part de la

rémunération au mérite, laquelle s'ajoute au traitement de base, il est proposé rendre obligatoire ce dispositif aujourd'hui facultatif.

Amendement N° CL137 au texte N° 1802 - Article 12 (Rejeté)

L'exposition aux risques professionnels dans la fonction publique territoriale peut être particulièrement importante. Afin de réduire ces risques, il semble nécessaire que ce sujet soit abordé chaque année au cours de l'entretien professionnel afin de recueillir l'avis et les suggestions des agents.

Amendement N° CL134 au texte N° 1802 - Article 12 (Non soutenu)

Il peut arriver qu'un fonctionnaire soit dans une situation difficile voire conflictuelle avec son supérieur hiérarchique direct. Il peut également arriver que ce même supérieur hiérarchique soit absent. L'objectif de cet amendement est de permettre à un fonctionnaire de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec un supérieur hiérarchique indirect.

Amendement N° CL140 au texte N° 1802 - Article 13 (Rejeté)

L'article 13 prévoit que la rémunération des agents contractuels peut tenir compte de leurs résultats professionnels. Cet amendement propose de transformer cette faculté en obligation. En effet, la rémunération des agents contractuels, comme celles des fonctionnaires (un autre amendement est présenté en ce sens), devrait systématiquement tenir compte des résultats professionnels de l'agent.

Amendement N° CL135 au texte N° 1802 - Article 12 (Non soutenu)

L'objectif de cet amendement est de permettre à un fonctionnaire qui serait dans une situation difficile voire conflictuelle avec son supérieur hiérarchique direct, de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec son supérieur hiérarchique direct, mais en présence d'un supérieur hiérarchique indirect. Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante : « Par exception, un fonctionnaire peut, par une demande spécialement motivée auprès d'un supérieur hiérarchique indirect, demander à ce que son entretien professionnel annuel soit conduit en la présence de de ce dernier.

Amendement N° CL139 au texte N° 1802 - Article 13 (Rejeté)

L'article 13 prévoit que la rémunération des agents contractuels peut tenir compte de leurs résultats professionnels et des résultats collectifs du service. Cet amendement propose de transformer cette faculté en obligation. En effet,

la rémunération des agents contractuels, comme celles des fonctionnaires(un autre amendement est présenté en ce sens), devrait systématiquement tenir compte des résultats professionnels de l'agent et des résultats collectifs du service.

[Amendement N° CL136 au texte N° 1802 - Article 12 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement propose de prévoir l'hypothèse où le supérieur hiérarchique direct d'un fonctionnaire serait absent en permettant à ce dernier de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec un supérieur hiérarchique indirect.

[Amendement N° CL144 au texte N° 1802 - Avant l'article 22 \(Non soutenu\)](#)

Les recrutements de gardiens de police municipale sont en forte augmentation et les villes peinent régulièrement à engager des personnels qualifiés. Il n'est pas rare qu'une commune mette plusieurs mois avant de réussir à recruter un agent de police municipale. Cette situation de pénurie est aggravée par la lourdeur de la formation initiale des gardiens de police stagiaires. Si elle est évidemment indispensable à l'exercice de leurs missions, cette formation initiale des agents de police municipale, d'une durée de 120 jours, représente plus de six mois d'absence, immédiatement après le recrutement.

[Amendement N° CL143 au texte N° 1802 - Avant l'article 22 \(Non soutenu\)](#)

Les recrutements de gardiens de police municipale sont en forte augmentation et les villes peinent régulièrement à engager des personnels qualifiés. Il n'est pas rare qu'une commune mette plusieurs mois avant de réussir à recruter un agent de police municipale. Cette situation de pénurie est aggravée par la lourdeur de la formation initiale des gardiens de police stagiaires. Si elle est évidemment indispensable à l'exercice de leurs missions, cette formation initiale des agents de police municipale, d'une durée de 120 jours, représente plus de six mois d'absence, immédiatement après le recrutement.

[Amendement N° CL147 au texte N° 1802 - Avant l'article 22 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à créer pour le policier municipal nouvellement recruté, une obligation de service minimale d'une durée de deux années, auprès de la commune ou intercommunalité qui a pris en charge le coût sa formation initiale. « Le gardien de police municipale ou l'agent détaché dans le cadre d'emplois des gardiens de police municipale, a une obligation de service de deux ans au sein de la collectivité qui a pris en charge le coût financier de sa formation initiale.

[Amendement N° CL142 au texte N° 1802 - Avant l'article 22 \(Non soutenu\)](#)

Pour assurer leurs pouvoirs de police, les maires peuvent s'adjoindre les services d'une police municipale, mais peuvent également faire appel à des agents de surveillance de la voie publique (ASVP) pour exercer certaines missions. À ce jour, plus de 7000 agents de surveillance de la voie publique exercent sur le territoire national. Le statut particulier conféré par un cadre d'emploi précise les fonctions et missions que peuvent exercer les fonctionnaires. C'est aussi sur cette base que sont étudiées les éventuelles évolutions de carrière. A ce jour, aucun cadre d'emploi de la fonction publique territoriale ne prévoit les missions exercées par les ASVP.

Amendement N° CL148 au texte N° 1802 - Article 22 (Non soutenu)

Le principe de légiférer par ordonnance est justifié dans l'étude d'impact par la nécessité d'un« travail d'expertise juridique à mener ainsi qu'éventuellement une concertation visant à éclairer les options de réforme... ». Cet argument n'est pas recevable lorsqu'il est par ailleurs indiqué que le projet de loi fait l'objet d'une préparation depuis plus de 12 mois et d'une« concertation conduite depuis quinze mois ». Par ailleurs, des amendements au présent projet de loi proposent des évolutions en matière de formation. Ceux-ci pourraient faire l'objet d'une expérimentation, voire être d'application directe.

Amendement N° CL146 au texte N° 1802 - Avant l'article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à créer pour le policier municipal nouvellement recruté, une obligation de service minimale d'une durée de trois années auprès de la commune ou intercommunalité qui a pris en charge le coût de sa formation initiale. « Le gardien de police municipale ou l'agent détaché dans le cadre d'emplois des gardiens de police municipale, a une obligation de service de trois ans au sein de la collectivité qui a pris en charge le coût financier de sa formation initiale

Amendement N° CL125 au texte N° 1802 - Titre (Non soutenu)

Le projet de loi prévoit un recours important aux ordonnances. Les dispositifs concernant des domaines essentiels, tels que la négociation collective ou la formation, ne sont pas encore connus. Avec un nombre important d'habilitations à légiférer par ordonnances, il n'est pas possible de savoir s'il s'agira de « transformer » la fonction publique ou, plus modestement, de la « moderniser ». Dans le doute, il est plus prudent de parler de « modernisation de la fonction publique pour qualifier ce projet de loi.

Amendement N° CL152 au texte N° 1802 - Article 32 (Non soutenu)

La déclaration de grossesse est généralement déposée avant la fin du 4ème mois de grossesse. Or, un congé maladie lié à la grossesse peut, en réalité,

intervenir dès les premières semaines de grossesse. C'est pourquoi cet amendement propose d'élargir de 30 jours par rapport au dispositif initial, la non-application du jour de carence aux congés maladies liés à la grossesse.

[Amendement N° CL151 au texte N° 1802 - Article 29 \(Non soutenu\)](#)

Pour assurer l'effectivité du plan d'action relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, cet amendement propose que chaque entité publique concernée désigne un agent référent délégué à l'égalité entre les femmes et les hommes.

[Amendement N° CL150 au texte N° 1802 - Article 26 \(Non soutenu\)](#)

Le montant de l'indemnité de rupture conventionnelle devrait être plafonné. Ce plafond devrait prendre en compte l'équilibre nécessaire entre attractivité du dispositif et bonne gestion des deniers publics. A titre d'exemple, l'indemnité de départ volontaire (IDV) qui existe déjà et est limitée aux restructurations de services et aux départs définitifs de la fonction publique pour créer une entreprise ou mener à bien un projet personnel, est plafonnée. Ce plafond, manifestement trop bas, est probablement l'un des freins qui rend peu attractif l'IDV.

[Amendement N° CL149 au texte N° 1802 - Article 26 \(Non soutenu\)](#)

Pour : cet amendement propose d'inscrire dans la loi que la rupture conventionnelle n'a pas à être motivée.

TEXTE N°1813 « création du Centre national de la musique »

[Amendement N° AC5 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le partage de la valeur au sein de la filière musicale est bouleversé par la révolution numérique. Les modèles économiques des plateformes numériques réduisent les rémunérations des artistes par rapport à celles provenant des supports physiques. Les revenus revenant aux créateurs s'avèrent ainsi souvent insuffisants. L'importante concentration du secteur sur certains artistes populaires compromet alors la diversité de l'offre musicale en ne permettant pas aux petits artistes de vivre correctement de leurs créations.

[Amendement N° AC3 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Face aux difficultés que représentent les bouleversements du partage de la valeur suscités par la révolution numérique, au sein de la filière musicale, il serait intéressant que le Centre national de la musique mette son expertise du secteur à la disposition des pouvoirs publics pour proposer des évolutions législatives et réglementaires améliorant les revenus des acteurs de cette industrie culturelle.

[Amendement N° AC4 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Face aux risques pesant sur la diversité de la création musicale, le Centre national de la musique doit avoir un rôle d'expertise auprès des pouvoirs publics en leur suggérant les évolutions législatives et réglementaires permettant de préserver la diversité culturelle.

[Amendement N° AC1 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'article premier définit le périmètre des missions confiées au nouveau Centre national de la musique. La 4^o mission proposée reprend la gestion de l'observatoire de l'économie de l'ensemble de la filière musicale auparavant confiée au Centre national de la chanson, des variétés et du jazz, par l'article 12 de la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (loi LCAP), actant la fusion de cet établissement au sein du CNM. Or, la rédaction actuellement proposée ne précise pas l'existence d'un comité d'orientation de cet observatoire.

[Amendement N° AC2 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Le partage de la valeur au sein de la filière musicale est bouleversé par la révolution numérique. Les modèles économiques des plateformes numériques réduisent les rémunérations des artistes par rapport à celles provenant des supports physiques. Les revenus revenant aux créateurs s'avèrent ainsi souvent insuffisants. L'importante concentration du secteur sur certains artistes populaires compromet alors la diversité de l'offre musicale en ne permettant pas aux petits artistes de vivre correctement de leurs créations.

[Amendement N° AC6 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Face aux difficultés que représentent les bouleversements du partage de la valeur suscités par la révolution numérique, au sein de la filière musicale, il serait intéressant que le Centre national de la musique mette son expertise du secteur à la disposition des pouvoirs publics pour proposer des évolutions législatives et réglementaires améliorant les revenus des acteurs de cette industrie culturelle.

[Amendement N° AC7 au texte N° 1813 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Face aux risques pesant sur la diversité de la création musicale, le Centre national de la musique doit avoir un rôle d'expertise auprès des pouvoirs publics en leur suggérant les évolutions législatives et réglementaires permettant de préserver la diversité culturelle.

TEXTE N°1838 « Taxe sur les services numériques »

Amendement N° 97 au texte N° 1838 - Article 1er (Retiré)

Le développement de l'économie numérique constitue un phénomène incontournable et notre propos n'est pas de livrer des combats d'arrière-garde. Par contre, il serait vain de nier les dysfonctionnements provoqués par cette croissance : elle génère des pertes de recettes fiscales insupportables, dans la mesure où les bénéfices réalisés échappent aux impôts nationaux sur les sociétés. Cette situation crée aussi une concurrence déloyale à l'égard des entreprises basées en France.

Amendement N° 3 au texte N° 1838 - Article 1er (Retiré)

Les grandes entreprises du secteur numérique, Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft (GAFAM) utilisent les principes fiscaux internationaux développés par l'OCDE pour localiser arbitrairement leurs activités économiques dans des pays faiblement taxés. Les principes du droit fiscal international, élaborés à l'OCDE à la fin des années 70 et 80, irriguent un ensemble de milliers de conventions fiscales bilatérales entre États. Élaborés pour éviter qu'une même activité économique ne soit taxée dans plusieurs états, plusieurs de ces principes ont mal vieilli.

Amendement N° 38 au texte N° 1838 - Article 1er (Rejeté)

Il s'agit d'un amendement rédactionnel qui vise à mieux circonscrire l'objectif de cet article, en le faisant reposer sur un vocabulaire de comptabilité. La notion de « somme encaissée » ne paraissant pas suffisamment technique, il est proposé de la remplacer par cette notion de chiffre d'affaires.

Amendement N° 28 au texte N° 1838 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement, porté par les députés Les Républicains, propose de ne pas faire perdurer cette taxe éternellement mais de la limiter aux années 2019 et 2020. cette démarche revêt deux objectifs : - Elle permet de faire un bilan après deux années d'application de cette taxe pour évaluer sa pertinence et son efficacité avant de la prolonger, de la remodeler ou de la pérenniser. - Elle permet de donner deux années supplémentaires aux négociations au sein de

l'OCDE pour aboutir à un accord international, qui rendrait une taxe nationale caduque.

Amendement N° 41 au texte N° 1838 - Article 1er (Non soutenu)

Cet amendement vise à lever toute ambiguïté par rapport à la rédaction initiale d'un terminal « situé en France », en envisageant spécifiquement le lieu de la connexion plutôt que, par exemple, son positionnement habituel.

Amendement N° 95 au texte N° 1838 - Article 1er (Rejeté)

Le développement de l'économie numérique constitue un phénomène incontournable et notre propos n'est pas de livrer des combats d'arrière-garde. Par contre il serait vain de nier les dysfonctionnements provoqués par cette croissance : elle génère des pertes de recettes fiscales insupportables, dans la mesure où les bénéfices réalisés échappent aux impôts nationaux sur les sociétés. Cette situation crée aussi une concurrence déloyale à l'égard des entreprises basées en France.

Amendement N° 40 au texte N° 1838 - Article 1er (Non soutenu)

Cet amendement vise à préciser qu'une entreprise agissant à la fois en France mais aussi à l'international sera taxé non pas si elle atteint les deux seuils en question, mais dès l'instant qu'elle dépasse l'un des deux seuils en question.

Amendement N° 61 au texte N° 1838 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier la situation pour les systèmes informatisés de réservation (« SIR ») qui ne sont pas des interfaces mettant en contact les utilisateurs entre eux, mais qui leur proposent seulement un contenu numérique. Contrairement aux entreprises visées en premier lieu par la taxe sur les services numériques, les systèmes informatisés de réservation sont contraints par le Règlement CE n°80/2009 du Parlement européen instaurant un code de conduite pour leur utilisation.

Amendement N° 27 au texte N° 1838 - Article 2 (Rejeté)

Au détour de ce projet de loi censé proposer une taxation plus juste des géants du numérique, le Gouvernement revient sur sa promesse de baisser le taux d'IS à 28 % sur l'année 2019 pour l'ensemble des entreprises françaises, et ce alors que nous avons pourtant déjà l'un des taux d'IS les plus élevés d'Europe (33,3 %, contre 30 % en Allemagne, 25 % en Espagne, 19 % en Angleterre et en Pologne, 12,5 % en Irlande, 9 % en Hongrie).

Amendement N° 39 au texte N° 1838 - Article 1er (Non soutenu)

Cet amendement cherche à prévenir un éventuel contournement de la loi qui pourrait s'opérer en substituant les communications téléphoniques aux communications téléphoniques.

Amendement N° 42 au texte N° 1838 - Article 1er (Non soutenu)

La notion de « somme » encaissée ne paraissant pas suffisamment technique, il est proposé de la remplacer par cette notion de chiffre d'affaires

Amendement N° 96 au texte N° 1838 - Article 1er (Rejeté)

Le développement de l'économie numérique constitue un phénomène incontournable et notre propos n'est pas de livrer des combats d'arrière-garde. Par contre il serait vain de nier les dysfonctionnements provoqués par cette croissance : elle génère des pertes de recettes fiscales insupportables, dans la mesure où les bénéfices réalisés échappent aux impôts nationaux sur les sociétés. Cette situation crée aussi une concurrence déloyale à l'égard des entreprises basées en France.

Amendement N° 99 au texte N° 1838 - Après l'article 1er (Rejeté)

Le développement de l'économie numérique constitue un phénomène incontournable et notre propos n'est pas de livrer des combats d'arrière-garde. Par contre, il serait vain de nier les dysfonctionnements provoqués par cette croissance : elle génère des pertes de recettes fiscales insupportables, dans la mesure où les bénéfices réalisés échappent aux impôts nationaux sur les sociétés. Cette situation crée aussi une concurrence déloyale à l'égard des entreprises basées en France.

Amendement N° 4 au texte N° 1838 - Après l'article 2 (Retiré)

Le dispositif taxation du chiffre d'affaires des géants du numérique a été conçu par la Commission européenne comme un dispositif temporaire mis en place dans l'attente de la réforme internationale d'ampleur de l'impôt sur les sociétés. Des discussions sont en cours en ce sens au nouveau de l'OCDE afin de réformer la distribution des droits à taxer des entreprises transnationales. Cet amendement vise à évaluer la pertinence du dispositif de taxation du chiffre d'affaires des géants du numérique au regard de l'évolution des normes internationales actuellement discutées à l'OCDE.

TEXTE N°1832 « Intérêts de la défense et sécurité nationale dans l'exploitation des réseaux radioélectriques mobiles »

Amendement N° 13 au texte N° 1832 - Article 1er (Tombe)

La création d'un régime d'autorisation préalable à l'installation de certains équipements dans les réseaux mobiles est légitime afin d'assurer qu'ils ne sont pas de nature à porter atteinte à l'ordre public et aux intérêts de la sécurité et de la défense de la nation. Le présent amendement, sans remettre en cause le principe de l'autorisation préalable, vise à préciser les conditions dans lesquelles le Premier ministre arrêtera la liste des équipements soumis à ce régime.

Amendement N° 16 au texte N° 1832 - Article 1er (Retiré)

Les modalités de déploiement, de maintenance et d'exploitation présentent un enjeu de sécurité au moins aussi important que les dispositifs eux-mêmes. Dans ce contexte et afin de garantir un examen fiable et complet des critères d'évaluation de la demande, il convient d'imposer au Premier ministre la prise en compte de ces modalités.

Amendement N° 15 au texte N° 1832 - Article 1er (Rejeté)

Toute personne ayant eu à connaître de la problématique de la sécurité des réseaux convient qu'en la matière le risque zéro n'existe pas et qu'aucun système ne peut offrir une garantie totale de sécurité. Ainsi, le critère déterminant et pertinent du régime d'autorisation, tel qu'il est envisagé dans cette proposition de loi, devrait davantage reposer sur l'importance et la gravité des failles de sécurité dans l'exploitation des réseaux que sur le sérieux du risque que poserait de telles failles pour les intérêts de la défense et de la sécurité nationale.

Amendement N° 12 au texte N° 1832 - Article 1er (Rejeté)

Au vu des évolutions technologiques attendues, notamment s'agissant du déploiement de la 5G, l'adaptation de la doctrine de l'État en matière de sécurité des réseaux radioélectriques est une nécessité. Cependant, si l'objectif est partagé, le régime proposé semble porter préjudice à l'équilibre souhaitable entre garantie d'un niveau de sécurité adéquat et l'impératif de déploiement et de gestion des réseaux radioélectriques permettant une couverture la plus large possible et le renforcement de la compétitivité de nos entreprises et de l'attractivité de nos territoires.

AMENDEMENTS COSIGNÉS —

MAI 2019

TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »

Amendement N° 251 rectifié au texte N° 1974 - Article 5 (Retiré)

Cet amendement vise à ouvrir, en particulier dans les territoires ruraux ou l'offre de mobilités est peu développée, l'accès au transport scolaire aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compenseraï(en)t proportionnellement le coût dudit service public.

Amendement N° 235 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 29 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 596 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 581 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 62 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que le territoire de ces collectivités, en zone rurale, ne correspond pas forcément à ceux des bassins de mobilité, paraît inopportun. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace. C'est pourquoi, il est proposé que cette délégation se fasse à titre expérimental sur une durée limitée.

Amendement N° 63 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que le territoire de ces collectivités, en zone rurale, ne correspond pas forcément à ceux des bassins de mobilité, paraît inopportun. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace. Le besoin de souplesse sur le terrain est réel.

Amendement N° 30 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 583 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 1140 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi, tout comme les initiatives gouvernementales récentes sur le sujet, retient la notion de « mobilité », pourtant peu explicite des réalités vécues à travers la diversité de nos territoires, plutôt que celle de « transport ». Il est créé par l'alinéa 2 de cet article 1er un droit à la mobilité en remplacement du droit au transport.

Amendement N° 26 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie NOTRe qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité. A ce titre, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, il est nécessaire que pour les compétences dévolues aux régions en application de la loi précitée (services interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires), ces dernières donnent leur accord explicite pour transférer les compétences en cause.

Amendement N° 242 au texte N° 1974 - Article 1er (Retiré)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Or, la rédaction actuelle de l'article 1 laisse subsister quelques dispositions qui risquent in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Amendement N° 239 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Les périmètres administratifs ne correspondent pas nécessairement aux périmètres où les flux de transports sont les plus importants. Or la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité doit prendre en compte la réalité des services de transport disponibles, sans être limitée par des frontières administratives trop rigides. En effet, le déploiement de l'offre de transports doit être adoptées en considération de l'existence de bassins d'emploi ou de bassins de vie au niveau local.

Amendement N° 595 au texte N° 1974 - Article 1er (Non soutenu)

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

Amendement N° 344 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Non soutenu)

Cet amendement revient sur les modalités de récupération, par les autorités organisatrices de transport (AOT), de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dans le cadre, notamment, des opérations de transport scolaire. L'administration estime que, si la somme des participations financières perçues par l'AOT, auprès des familles des élèves, est supérieure à 10 % du coût de revient annuel des prestations relatives à l'ensemble des contrats de transport scolaire, cette contribution constitue une relation directe entre la somme acquittée par les familles et la prestation de transport, d'où la possibilité de récupérer la TVA après assujettissement.

Amendement N° 846 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 210 au texte N° 1974 - Après l'article 1er (Retiré)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

Amendement N° 51 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Les métropoles en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur leur territoire perçoivent le produit du versement transport. Or, 35 % de ce versement provient de la masse salariale résident en zone rurale. Il serait donc logique qu'une partie de cette taxe revienne aux localités de départ des salariés. Cela permettrait aux collectivités de bénéficier de fonds leur permettant d'améliorer les transports dont elles ont la charge. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 243 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Le présent amendement vise à appliquer aux transports publics de voyageurs du quotidien tels que définis par l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés, c'est-à-dire les transports publics urbains, départementaux et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap, le taux dévolu aux produits de première nécessité.

[Amendement N° 840 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 299 au texte N° 1974 - Après l'article 1er \(Retiré\)](#)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. En effet, le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité. Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité.

[Amendement N° 92 au texte N° 1974 - Après l'article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à proposer un nouvel outil à disposition des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) afin de contribuer au désenclavement de certains territoires et à couvrir les déserts de mobilité avec des solutions peu onéreuses, adaptées au contexte local, pérennes et s'adressant à tous. En cela, cette mesure correspond parfaitement à l'objectif général de la future loi qui est de réduire les fractures entre les territoires et de relever le défi du manque de solutions de mobilité.

[Amendement N° 352 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a pour objet d'insister sur la place du département au cœur de l'organisation des mobilités sur son territoire. Il dispose d'une compétence générale en termes de mobilité qu'il convient de rappeler. Le présent projet fait de la région l'autorité régulatrice des mobilités régionales. Elle bénéficie d'une compétence de principe pour toutes les questions de mobilité. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel mais qui replace le département au cœur des décisions. Il dispose que la région peut déléguer certains services au département ou à toute autre collectivité territoriale.

[Amendement N° 2924 au texte N° 1974 - Après l'article 1er \(Retiré\)](#)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. En effet, le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité. Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité.

[Amendement N° 858 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 2922 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement CD3117 du rapporteur a supprimé la possibilité d'intégrer au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) le schéma régional pour la mobilité. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional climat air énergie (SRCAE) et SRCE.

[Amendement N° 2921 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement n° CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte « contre l'étalement urbain » dans les compétences des AOM. Cet ajout est une fausse bonne idée. En effet, outre le fait que les dispositions prises en faveur de la lutte contre l'étalement urbain figurent d'ores-et-déjà dans les documents d'urbanisme et s'imposent dès lors à la délivrance de tout permis de construire, l'inscription contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM présente un risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires qui en sont aujourd'hui privés.

[Amendement N° 832 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 855 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 2250 au texte N° 1974 - Après l'article 2 \(Rejeté\)](#)

Selon l'article 256 du code général des impôts, « sont soumises à la TVA les livraisons de biens et les prestations de service effectuées à titre onéreux par un sujet assujéti agissant en tant que tel ». Il en résulte que la TVA représente la recette fiscale la plus importante pour l'État et sauf exonération prévue par la loi, l'essentiel des biens consommés et des services fournis, y est assujéti. En outre, cette taxe a une base d'imposition extrêmement large, précisée par l'article 267 du code général des impôts précité et qui comprend « les impôts, taxes et droits de prélèvements de toute nature ».

[Amendement N° 2927 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement complète l'article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales afin de permettre aux syndicats mixtes dits « SRU » de pouvoir instaurer le Versement Mobilité dans les mêmes conditions que les syndicats mixtes de transport de droit commun dès lors qu'ils organisent effectivement des services réguliers de transport. En effet, l'article L. 1231-11 du code des transports permet aux syndicats mixtes SRU d'organiser les services de transport public régulier en lieu et place de ses membres.

Amendement N° 584 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 345 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Non soutenu)

Cet amendement vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis au sens de l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

Amendement N° 31 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 2407 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Dans certains territoires les entreprises dont salariés travaillent en horaires décalés ou postés (2X8, 3X8) n'ont d'autres solutions pour se rendre à leur travail que d'utiliser leur véhicules personnels faute d'alternatives. Cependant les entreprises de ces territoires acquittent le même montant de versement transport que les entreprises dont les salariés disposent de la faculté d'utiliser les solutions de mobilités et de transport alternative.

[Amendement N° 848 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 704 au texte N° 1974 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

[Amendement N° 248 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

L'objet du présent amendement est d'intégrer l'accessibilité dans les Plans de mobilité. En effet, l'accessibilité concerne une grande partie de nos concitoyens, puisque démographiquement, nous savons que : - Près de 25 % de la population française aura plus de 65 ans d'ici une dizaine d'années, selon l'INSEE (Institut Nationale des Statistiques et des Études Économiques). Il s'agit donc d'anticiper le vieillissement démographique, -

[Amendement N° 2930 au texte N° 1974 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué. Il est donc proposé que les régions ne soient pas contraintes

d'engager la procédure décrite à l'alinéa 13 de l'article 4 du projet de loi immédiatement après la promulgation de la loi.

Amendement N° 642 au texte N° 1974 - Article 5 (Retiré)

Formulation imprécise qui n'apporte rien au texte tel que rédigé actuellement qui évoque déjà la protection de l'environnement et de la santé.

Amendement N° 104 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Nombreuses sont les entreprises dans notre pays favorables au développement du télétravail et il est nécessaire d'améliorer les dispositifs existants en tenant compte notamment de la spécificité des territoires et de renforcer le code du travail. Aussi, le présent amendement complète le code du travail en permettant aux salariés de recourir au télétravail, lorsque leur entreprise se situe dans une zone à forte densité de trafic routier ou lorsqu'ils ne disposent pas de solution adaptée de transport en commun.

Amendement N° 702 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 58 au texte N° 1974 - Article 4 (Retiré)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 1299 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 2931 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 2929 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 rend les régions responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, en concertation notamment avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire. Afin d'entériner le caractère consensuel du projet de cartographie ainsi élaboré, le présent amendement conditionne son adoption au vote favorable d'au moins deux tiers des partenaires associés.

Amendement N° 11 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

La cotisation foncière des entreprises (CFE) est l'une des deux composantes de la contribution économique territoriale (CET) avec la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). Contrairement à la taxe professionnelle, dont elle reprend l'essentiel des règles, la CFE est basée uniquement sur les biens soumis à la taxe foncière. Cette taxe est due dans chaque commune où l'entreprise dispose de locaux et de terrains. Le taux de la CFE est déterminé par délibération de la commune ou de l'EPCI sur le territoire duquel l'entreprise redevable dispose de locaux et de terrains.

Amendement N° 105 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Nombreuses sont les entreprises dans notre pays favorables au développement du télétravail et il est nécessaire d'améliorer les dispositifs existants en tenant compte notamment de la spécificité des territoires et de renforcer le code du travail. Aussi, le présent amendement complète le code du travail en permettant aux salariés, à l'issue d'une négociation avec leur employeur, de recourir, de façon occasionnelle, au télétravail notamment en cas de grève des transports en commun.

Amendement N° 2936 au texte N° 1974 - Article 5 (Non soutenu)

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne. Le présent amendement vise à

introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain. Certes, en vertu de la hiérarchie des normes en cours, il n'ont pas vocation à l'être.

Amendement N° 587 au texte N° 1974 - Article 5 (Adopté)

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne. Le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain.

Amendement N° 2928 au texte N° 1974 - Article 4 (Retiré)

Afin de renforcer la coopération entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et d'assurer la cohérence de tous les services de mobilité en direction de l'utilisateur, l'article 4 crée des contrats opérationnels de mobilité. Dans le but de permettre une meilleure couverture de toutes les questions de mobilité par ces contrats opérationnels, le présent amendement précise explicitement que la stratégie de déploiement et d'implantation d'aires de covoiturage doit être élaborée à l'échelon régional, et doit donc faire partie intégrante des débats présidant à l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité.

Amendement N° 2935 au texte N° 1974 - Article 4 (Tombe)

Certaines régions, en raison de leur taille, seront sans doute signataires d'une dizaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation faite d'un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités. De ce fait, le présent amendement propose de ne plus faire référence à la notion de « bilan annuel ».

Amendement N° 2934 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

Pour plus de lisibilité de l'action locale, le présent amendement précise que les contrats opérationnels sont conclus pour une durée de 6 ans, durée concomitante avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires. Il s'agit d'une durée réaliste qui permet aux exécutifs locaux renouvelés après des élections de ne pas être liés par ce qui a été décidé par leurs prédécesseurs. A l'inverse, la présente rédaction permet à des exécutifs de s'engager sur une durée de dix ou 30 ans privant leurs successeurs de toute marge de manœuvre.

Amendement N° 27 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 2264 au texte N° 1974 - Article 5 (Retiré)

Cet amendement vise à ouvrir, en particulier dans les territoires ruraux ou l'offre de mobilités est peu développée, l'accès au transport scolaire aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compensera(en)t proportionnellement le coût dudit service public.

Amendement N° 2937 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

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

Amendement N° 349 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

Les alinéas 65 à 67 prévoient que les représentants des professions et des usagers ainsi que les associations, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et autres autorités ainsi que le public sont consultés à leur demande sur le projet de plan de mobilité rurale. La participation du public et des associations et professionnels est bénéfique dans certains cas, mais mettre cette participation à leur discrétion risque de poser des difficultés aux autorités organisatrices de la mobilité.

Amendement N° 2939 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

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

Amendement N° 358 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à intégrer dans le plan de mobilité un schéma de fourniture d'infrastructures de recharge afin d'assurer les déplacements du quotidien et les besoins de déplacement des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le réseau de bornes de recharge est très inégal sur le territoire. Les zones rurales sont fortement sous dotées et ne permettent pas à leur population d'assurer la transition vers ce type de véhicule respectueux de l'environnement. Il est essentiel que le plan de mobilité contienne ces objectifs et permette le développement des infrastructures de recharge.

Amendement N° 830 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent amendement propose de réintroduire le principe d'aménagement du territoire proposé par le Sénat à l'occasion de la première lecture du texte. Ce principe vise, en effet, à garantir un aménagement équilibré du territoire français, en garantissant un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays : à savoir, une LGV ou une autoroute.

Amendement N° 1160 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 1196 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

L'article premier stipule que la région exercera de plein droit, à compter du 1er juillet 2021, l'ensemble des attributions de la compétence « transports-mobilité » sur le territoire des communautés de communes dont le transfert prévu au III. dudit article n'est pas intervenu. Toutefois, dans les cas où les communes des communautés de communes concernées ont déjà mis en place des services sur leurs territoires, elles pourront poursuivre leur action si elles le souhaitent, après en avoir informé la région. Aussi, plutôt qu'une simple information transmise à la région, il est proposé, par cet amendement, qu'une convention soit signée.

Amendement N° 1255 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent amendement propose de réintroduire le principe d'aménagement du territoire proposé par le Sénat à l'occasion de la première lecture du texte. Ce principe vise, en effet, à garantir un aménagement équilibré du territoire français, en garantissant un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays : à savoir, une LGV ou une autoroute.

[Amendement N° 1228 rectifié au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le plan de mobilité sera le document juridique et stratégique qui régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc lui aussi prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres de déplacements et de mobilité.

TEXTE N°1955 « Modification du règlement de l'assemblée nationale »

[Amendement N° 381 au texte N° 1955 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement porté par le Groupe LR propose de supprimer cet article. En effet, autoriser les présidents de Groupe à participer aux réunions du Bureau, sans droit de vote va déséquilibrer le fonctionnement du Bureau compte tenu de l'influence qu'exerce un Président de Groupe, même sans droit de vote. Cette situation est liée à l'augmentation du nombre de Groupes, à laquelle le Groupe LR est opposé.

[Amendement N° 385 au texte N° 1955 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, est un amendement de repli à la suppression de cet alinéa qui prévoit une limitation du temps de parole dans la discussion générale (sauf en procédure de temps programmé) à un orateur par Groupe et un non-inscrit à 5 minutes, quelle que soit l'importance numérique du Groupe. En effet, cette possibilité pourrait être acceptée par le Groupe LR seulement lors d'une deuxième ou nouvelle lecture. Il est important de laisser s'exprimer chaque groupe, en première lecture, dans une discussion générale plus longue et plus représentative et ainsi d'éviter certaines redondances dans les lectures suivantes.

[Amendement N° 387 au texte N° 1955 - Article 9 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de supprimer cet article. En effet, déposer des contributions écrites aux députés n'est que la malheureuse contrepartie de la suppression de temps de parole en discussion générale. Le débat se fait dans l'hémicycle et non pas annexé à un texte, qui de plus, ne sera jamais lu par personne. En outre, ces contributions seront limitées.

[Amendement N° 386 au texte N° 1955 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement porté par le Groupe LR propose de supprimer cet alinéa qui prévoit une limitation du temps de parole dans la discussion générale (sauf en

procédure de temps programmé) à un orateur par Groupe et un non-inscrit à 5 minutes, quelle que soit l'importance numérique du Groupe. La disposition proposée ici est faite, encore une fois, pour soi-disant gagner du temps dans l'examen des textes, mais surtout pour réduire le temps d'expression des députés.

[Amendement N° 390 au texte N° 1955 - Article 23 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, est un amendement de repli. Très attaché à la motion de renvoi en commission qui se distingue de la motion de rejet préalable et c'est aussi un autre moyen d'expression pour l'opposition, il est proposé ici de la circonscrire aux seules première et nouvelle lectures. En effet, la motion de renvoi en commission ne se justifie pas en lecture de commission mixte paritaire où un accord entre les deux chambres a été trouvé et moins en lecture définitive qui conclut l'examen du texte.

[Amendement N° 394 au texte N° 1955 - Article 30 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de supprimer cet article qui réforme la composition de la commission mixte paritaire pour que tous les Groupes soient représentés. Cette disposition est inopérante : le Sénat n'étant pas d'accord, cette nouvelle configuration ne pourra pas se faire et, comme nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises, nous ne souhaitons pas la multiplication des petits Groupes.

[Amendement N° 422 au texte N° 1955 - Après l'article 41 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement propose la création d'un « Conseil de circonscription » réunissant les citoyens autour du travail parlementaire. Son installation restera facultative et les modalités précises seront choisies par le député. Il s'agit de donner une existence dans le Règlement de notre Assemblée Nationale à une initiative, déjà mise en place par certains députés.

[Amendement N° 392 au texte N° 1955 - Article 25 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement porté par le Groupe LR propose de supprimer cet article qui limite les interventions sur les articles à un député par Groupe et un non inscrit pour 2 minutes. Cet article est une grave atteinte au droit d'expression des députés et restreint les droits de l'opposition.

[Amendement N° 393 au texte N° 1955 - Article 27 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de supprimer l'alinéa 2 qui limite la défense des amendements identiques présentés par des députés d'un même groupe, à un seul député de ce groupe désigné par son président ou son

délégué. Le droit d'amendement est individuel, chaque député doit pouvoir défendre ses amendements et ce n'est pas à un Groupe de choisir le plus légitime à le présenter car ils le sont tous.

[Amendement N° 395 au texte N° 1955 - Article 32 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose d'introduire un droit de réponse dans la nouvelle formule proposée pour les questions au Gouvernement. En effet, dans la rédaction de l'article 32, seule subsiste une séance de questions au Gouvernement par semaine, la moitié au moins des questions pour l'opposition.

[Amendement N° 418 au texte N° 1955 - Après l'article 32 \(Non soutenu\)](#)

L'initiative de la question appartient au député lui-même et non à son Président du Groupe. Il convient donc que ce soit le député lui-même et non le président de Groupe (comme prévu actuellement par le Règlement) qui puisse engager le signalement d'une question restée sans réponse. Il s'agit de redonner l'autorité pleine au député qui est à l'initiative.

[Amendement N° 416 au texte N° 1955 - Après l'article 32 \(Non soutenu\)](#)

Malgré les nombreux rappels à l'ordre du Président de l'Assemblée Nationale à l'adresse des membres du Gouvernement, de nombreux ministres dépassent largement les délais réglementaires de réponses aux Questions Écrites ou omettent purement et simplement d'y répondre. Cette situation n'est pas acceptable. Le rôle de contrôle de l'action du Gouvernement par la Représentation Nationale est au cœur des équilibres de notre Constitution. Les Questions Écrites procèdent de ce contrôle nécessaire. Il convient donc de rendre publics les manquements des Ministres en la matière.

[Amendement N° 398 au texte N° 1955 - Article 27 \(Non soutenu\)](#)

Le député bénéficie d'un droit d'amendement qui est individuel, lié à la légitimité électorale uninominale qu'il porte. Il a ainsi le droit de défendre ses propres amendements même s'ils sont identiques dans la rédaction à ceux d'un autre député issu du même groupe. Les arguments de défense peuvent varier et se compléter. Le temps du Parlement ne doit pas être un temps expédié. Le temps, parfois de la répétition, est un temps nécessaire à l'émergence de l'intérêt général. En aucun cas, ce ne doit être au Président du Groupe de désigner le député qui va présenter l'amendement.

[Amendement N° 391 au texte N° 1955 - Article 23 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de revenir à la version actuelle du règlement et ainsi de ne pas supprimer la motion de renvoi en commission. Cette suppression sèche de cette motion ne se justifie pas : il s'agit d'une procédure différente du Rejet préalable et tout à fait justifiée tant sur le fond que sur la forme. C'est aussi un autre moyen d'expression pour l'opposition et l'exercice de ses droits.

[Amendement N° 396 au texte N° 1955 - Article 33 \(Non soutenu\)](#)

Cet article prévoit la présence systématique d'un député non inscrit dans les commissions d'enquête. Il ne s'agit pas d'empêcher les non-inscrits de siéger quelque part mais l'Assemblée nationale fonctionnant par groupe, il n'y a pas de lieu de sur-représenter ceux qui ne font partie d'aucun Groupe au détriment de ceux qui sont constitués. Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose donc de supprimer leur présence.

[Amendement N° 400 au texte N° 1955 - Article 32 \(Non soutenu\)](#)

Lors des questions au Gouvernement, le député peut bénéficier d'un droit de réponse s'il estime, notamment, que la réponse apportée n'est pas satisfaisante ou totalement étrangère à la question posée. Il s'agit là d'un moyen positif d'apaiser les séances de Questions au Gouvernement en instaurant un véritable débat.

[Amendement N° 419 au texte N° 1955 - Après l'article 32 \(Non soutenu\)](#)

Le délai de deux mois pour répondre à une question écrite est trop long dès lors qu'il s'agit de question d'actualité, liées de fait à l'actualité. La démarche perd alors sa valeur si la réponse n'est pas rapide. Les Ministres et leurs administrations sont tout à fait en mesure de répondre rapidement aux questions des députés, d'autant que le nombre de Questions Écrites autorisées pour chaque député a déjà été limitée par le Règlement.

[Amendement N° 388 au texte N° 1955 - Article 11 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de porter la durée d'explication de vote de cinq à deux minutes. En effet, il est largement suffisant de s'exprimer en deux minutes sur un texte pour afficher la position de Groupe et ainsi rationaliser le temps sur un texte.

[Amendement N° 389 au texte N° 1955 - Article 13 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de supprimer cet article. En effet, cet article prive de liberté le parlementaire, car il : - interdit aux députés de faire un rappel au règlement sur la base de l'article 58, qui est effectivement

l'article le plus invoqué pour faire de l'obstruction par le biais des rappels au règlement. - permet aux présidents de séance de refuser les demandes de rappel au règlement sur des faits déjà évoqués lors d'un précédent rappel au règlement. - limite les prétextes pour demander une suspension de séance. - empêche un groupe d'obtenir plus de deux suspensions par séance.

Amendement N° 417 rectifié au texte N° 1955 - Après l'article 32 (Non soutenu)

Malgré les nombreux rappels à l'ordre du Président de l'Assemblée Nationale à l'adresse des membres du Gouvernement, de nombreux ministres dépassent largement les délais réglementaires de réponses aux Questions Écrites ou omettent purement et simplement d'y répondre. Cette situation n'est pas acceptable. Le rôle de contrôle de l'action du Gouvernement par la Représentation Nationale est au cœur des équilibres de notre Constitution. Les Questions Écrites procèdent de ce contrôle nécessaire. Il convient donc de rendre publics les manquements des Ministres en la matière.

Amendement N° 420 au texte N° 1955 - Après l'article 2 (Rejeté)

Élu pour représenter la Nation, le député bénéficie, d'une indépendance et d'une liberté d'expression totales nécessaires à l'exercice de son mandat. Aucune restriction ne peut lui être opposée.

Amendement N° 382 au texte N° 1955 - Après l'article 2 (Rejeté)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de porter la création d'un Groupe à au moins 5 % des élus de l'Assemblée nationale. Dans la configuration actuelle de l'Assemblée où siègent 577 députés, il faudrait donc 29 députés pour former un Groupe au lieu des 15 membres prévus par le règlement actuel. Jamais l'Assemblée nationale n'a connu autant de Groupes (8 aujourd'hui). Ils ne se constituent plus par ligne idéologique mais par opportunisme. Une proportion de 5 % permettrait une représentation plus réaliste des députés élus par la nation.

Amendement N° 383 au texte N° 1955 - Après l'article 2 (Rejeté)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose de définir ce qu'est un groupe minoritaire. En effet, depuis la loi constitutionnelle du 23 juillet 2008, l'article 51-1 de la Constitution prévoit la possibilité de reconnaître des droits spécifiques aux groupes d'opposition. Ainsi, la Présidence de la commission des finances revient de droit à un député issu des rangs d'un groupe d'opposition tout comme un poste de questeur. Certains groupes en profitent donc pour s'inscrire comme « groupe d'opposition » pour bénéficier des avantages y afférant alors que ses députés ont voté la confiance du Gouvernement.

[Amendement N° 421 au texte N° 1955 - Après l'article 2 \(Rejeté\)](#)

Élu pour représenter la Nation, le député bénéficie, d'une indépendance et d'une liberté d'expression totales nécessaires à l'exercice de son mandat. Aucune restriction ne peut lui être opposée. Rappelons à cet égard l'extrait de l'article 16 de l'actuel Règlement intérieur du Groupe LREM qui précise : « qu'il est défendu pour les députés de La République en marche de cosigner une proposition ou un amendement issus d'un autre groupe parlementaire, sous peine d'être convoqué par le président du groupe », voire être possiblement exclu, comme le précise l'article 19 de ce règlement.

[Amendement N° 384 au texte N° 1955 - Après l'article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement, porté par le Groupe LR, propose l'ajout d'un co-rapporteur d'application dans les commissions spéciales. Cette disposition permettrait de faire bénéficier les travaux de ces commissions des compétences dévolues dès le début de la procédure au « co-rapporteur » de mise en application prévues au septième alinéa de l'article 86 du Règlement. Tel est l'objet de cet amendement.

TEXTE N°1924 « Transformation de la fonction publique »

[Amendement N° 303 au texte N° 1924 - Article 16 bis \(Adopté\)](#)

Amendement de coordination, qui tient compte de la nouvelle composition de la Haute Autorité, avec un collègue unique.

[Amendement N° 302 rectifié au texte N° 1924 - Article 16 bis \(Adopté\)](#)

Le présent amendement a pour objet de modifier la composition de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) pour tenir compte du transfert des compétences de la commission de déontologie de la fonction publique. Il substitue, tout d'abord, pour plus de lisibilité et d'efficacité, un collègue unique aux deux collèges initialement envisagés lors de l'examen en commission. Afin de donner plus de places à des personnalités qualifiées issues de divers secteurs d'activité, il fait passer de 2 à 6 le nombre de personnalités qualifiées nommées par le Parlement..

[Amendement N° 298 au texte N° 1924 - Article 8 \(Adopté\)](#)

Cet amendement précise que le contrat de projet proposé à l'article 8 ne peut être destiné aux catégories C car les emplois remplis par cette catégorie ne seront pas concernés par ce nouveau type de contrat. Tel est l'objet de cet amendement présenté par le Groupe LR.

Amendement N° 639 au texte N° 1924 - Après l'article 16 quater (Non soutenu)

L'objet de cet amendement est simple, de bon sens et voulant matérialiser la restauration de la prééminence du politique sur l'administratif ou la technostructure en établissant qu'aucun fonctionnaire, quelle que soit sa mission, ne peut être davantage rémunéré que le Président de la République. Il est temps de rappeler, même symboliquement, que le pouvoir politique, responsable devant les citoyens, notamment par l'élection, est au-dessus de la sphère administrative qu'il dirige dans ce qu'il considère être l'intérêt du pays.

Amendement N° 637 au texte N° 1924 - Après l'article 32 (Non soutenu)

L'objet du présent amendement est d'aligner le nombre de jours de carence dans la fonction publique sur celui du secteur privé comme pour les contractuels. Il s'agit d'une mesure d'égalité et de bon sens qui est attendue par de nombreux Français attachés, par ailleurs, à un meilleur contrôle des dépenses de l'assurance maladie

Amendement N° 642 au texte N° 1924 - Article 10 (Rejeté)

La délégation des collectivités territoriales a voulu recentrer l'ouverture des contractuels pour les emplois en faveur des seuls EPCI regroupant moins de 15.000 habitants. Cependant en conservant une ouverture encadrée spécifique pour recourir à l'emploi de contractuels pour tous leurs emplois au seuil de 1000 habitants, la disposition crée un effet de seuil qui pourrait générer dans ses modalités pratiques le regroupement de petites communes chacune inférieures à ce seuil mais supérieures une fois regroupées à celui-ci.

Amendement N° 42 au texte N° 1924 - Article 12 (Rejeté)

Cet amendement propose de prévoir l'hypothèse où le supérieur hiérarchique direct d'un fonctionnaire serait absent, en permettant à ce dernier de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec un supérieur hiérarchique indirect.

Amendement N° 45 au texte N° 1924 - Article 13 (Rejeté)

L'article 13 prévoit que la rémunération des agents contractuels« peut » tenir compte de leurs résultats professionnels et des résultats collectifs du service. Cet amendement propose de transformer cette faculté en obligation. En effet, la rémunération des agents contractuels, comme celles des fonctionnaires (un autre amendement est présenté en ce sens), devrait systématiquement tenir compte des résultats professionnels de l'agent et des résultats collectifs du service.

Amendement N° 40 au texte N° 1924 - Article 12 (Rejeté)

Il peut arriver qu'un fonctionnaire soit dans une situation difficile voire conflictuelle avec son supérieur hiérarchique direct. Il peut également arriver que ce supérieur hiérarchique soit absent. L'objectif de cet amendement est de permettre à un fonctionnaire de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec un supérieur hiérarchique indirect.

Amendement N° 43 au texte N° 1924 - Article 12 (Rejeté)

L'exposition aux risques professionnels dans la fonction publique territoriale peut être particulièrement importante. Afin de réduire ces risques, il semble nécessaire que ce sujet soit systématiquement abordé au cours de l'entretien professionnel annuel, afin de recueillir l'avis et les suggestions des agents.

Amendement N° 47 au texte N° 1924 - Après l'article 13 (Rejeté)

Cet amendement propose que les indemnités des fonctionnaires tiennent obligatoirement compte de leurs résultats professionnels, ainsi que des résultats collectifs des services. Dans l'optique d'accroître la part de la rémunération au mérite, laquelle s'ajoute au traitement de base, il est proposé rendre obligatoire ce dispositif aujourd'hui facultatif.

Amendement N° 41 au texte N° 1924 - Article 12 (Rejeté)

L'objectif de cet amendement est de permettre à un fonctionnaire qui serait dans une situation difficile voire conflictuelle avec son supérieur hiérarchique direct, de pouvoir échanger sur son investissement professionnel et sur la poursuite de sa carrière avec son supérieur hiérarchique direct, en présence d'un supérieur hiérarchique indirect, sur demande motivée. Compléter l'alinéa 9 par les deux phrases suivantes : « Par exception, un fonctionnaire peut, par une demande spécialement motivée auprès d'un supérieur hiérarchique indirect, demander à ce que son entretien professionnel annuel soit conduit en la présence de ce dernier.

Amendement N° 299 au texte N° 1924 - Article 11 (Non soutenu)

Cet alinéa est trop vague. il convient de rappeler et de préciser que les mutations prioritaires ont la primauté sur les lignes directrices de gestion. Tel est l'objet de cet amendement présenté par le Groupe LR.

Amendement N° 46 au texte N° 1924 - Article 13 (Rejeté)

L'article 13 dans sa rédaction actuelle prévoit que la rémunération des agents contractuels « peut » tenir compte de leurs résultats professionnels. Cet amendement propose de transformer cette faculté en obligation. En effet, la rémunération des agents contractuels, comme celles des fonctionnaires (un autre amendement est présenté en ce sens), devrait systématiquement tenir compte des résultats professionnels de l'agent.

[Amendement N° 48 au texte N° 1924 - Après l'article 21 \(Rejeté\)](#)

Pour assurer leurs pouvoirs de police, les maires peuvent s'adjoindre les services d'une police municipale, mais peuvent également faire appel à des agents de surveillance de la voie publique (ASVP) pour exercer certaines missions. À ce jour, plus de 7000 agents de surveillance de la voie publique exercent sur le territoire national. Le statut particulier conféré par un cadre d'emploi précise les fonctions et missions que peuvent exercer les fonctionnaires. C'est aussi sur cette base que sont étudiées les éventuelles évolutions de carrière.

[Amendement N° 54 au texte N° 1924 - Article 22 \(Rejeté\)](#)

Le principe de légiférer par ordonnance est justifié dans l'étude d'impact par la nécessité d'un « travail d'expertise juridique à mener ainsi qu'éventuellement une concertation visant à éclairer les options de réforme... ». Cet argument n'est pas recevable lorsqu'il est par ailleurs indiqué que le projet de loi fait l'objet d'une préparation depuis plus de 12 mois et d'une « concertation conduite depuis quinze mois ». Par ailleurs, des amendements au présent projet de loi proposent des évolutions en matière de formation. Ceux-ci pourraient faire l'objet d'une expérimentation, voire être d'application directe.

[Amendement N° 50 au texte N° 1924 - Après l'article 22 \(Rejeté\)](#)

Les recrutements de gardiens de police municipale sont en forte augmentation et les villes peinent régulièrement à engager des personnels qualifiés. Il n'est pas rare qu'une commune mette plusieurs mois avant de réussir à recruter un agent de police municipale. Cette situation de pénurie est aggravée par la lourdeur de la formation initiale des gardiens de police stagiaires. Si elle est évidemment indispensable à l'exercice de leurs missions, cette formation initiale des agents de police municipale, d'une durée de 120 jours, représente plus de six mois d'absence, immédiatement après le recrutement.

[Amendement N° 301 au texte N° 1924 - Avant l'article 21 \(Rejeté\)](#)

Contrairement au présent projet de loi, cet amendement propose une vision systémique de la fonction publique. Il fixe une nouvelle organisation de la fonction publique de métiers : plusieurs filières professionnelles, cadres

statutaires ; distinction du grade et de l'emploi. Nous souhaitons également faciliter les modes de gestion, l'amélioration des perspectives et favoriser la fluidité et la mobilité entre les corps et les ministères.

Amendement N° 49 au texte N° 1924 - Après l'article 22 (Rejeté)

Les recrutements de gardiens de police municipale sont en forte augmentation et les villes peinent régulièrement à engager des personnels qualifiés. Il n'est pas rare qu'une commune mette plusieurs mois avant de réussir à recruter un agent de police municipale. Cette situation de pénurie est aggravée par la lourdeur de la formation initiale des gardiens de police stagiaires. Si elle est évidemment indispensable à l'exercice de leurs missions, cette formation initiale des agents de police municipale, d'une durée de 120 jours, représente plus de six mois d'absence, immédiatement après le recrutement.

Amendement N° 55 au texte N° 1924 - Article 26 (Rejeté)

En vue de : Distinguer la rupture conventionnelle de l'indemnité de départ volontaire (IDV), laquelle est limitée aux restructurations de services et aux départs définitifs de la fonction publique pour créer une entreprise ou mener à bien un projet personnel ;Garantir la souplesse du nouveau dispositif de rupture conventionnelle et l'aligner sur celui prévu par le Code du travail ;cet amendement propose d'inscrire dans la loi que la rupture conventionnelle n'a pas à être motivée.

Amendement N° 56 au texte N° 1924 - Article 26 (Non soutenu)

Le montant de l'indemnité de rupture conventionnelle doit être plafonné. Ce plafond devrait prendre en compte l'équilibre nécessaire entre attractivité du dispositif et bonne gestion des deniers publics. A titre d'exemple, l'indemnité de départ volontaire (IDV) qui existe déjà et est limitée aux restructurations de services et aux départs définitifs de la fonction publique pour créer une entreprise ou mener à bien un projet personnel, est plafonnée. Ce plafond, manifestement trop bas, est probablement l'un des freins qui rend peu attractif l'IDV.

Amendement N° 52 au texte N° 1924 - Après l'article 22 (Rejeté)

Cet amendement vise à créer, pour le policier municipal nouvellement recruté, une obligation de service minimale d'une durée de trois années, auprès de la commune ou intercommunalité qui a pris en charge le coût de sa formation initiale. Le gardien de police municipale ou l'agent détaché dans le cadre d'emplois des gardiens de police municipale a une obligation de service de trois ans au sein de la collectivité qui a pris en charge le coût financier de sa formation initiale.

Amendement N° 53 au texte N° 1924 - Après l'article 22 (Rejeté)

Cet amendement vise à créer, pour le policier municipal nouvellement recruté, une obligation de service minimale d'une durée de deux années, auprès de la commune ou intercommunalité qui a pris en charge le coût sa formation initiale. Le gardien de police municipale ou l'agent détaché dans le cadre d'emplois des gardiens de police municipale a une obligation de service de deux ans au sein de la collectivité qui a pris en charge le coût financier de sa formation initiale.

Amendement N° 57 au texte N° 1924 - Article 29 (Rejeté)

Pour assurer l'effectivité du plan d'action relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, cet amendement propose que chaque entité publique concernée désigne un agent référent délégué à l'égalité entre les femmes et les hommes.

Amendement N° 300 au texte N° 1924 - Après l'article 36 (Rejeté)

La valeur du point d'indice s'élève à 4,69 € depuis le 1er février 2017. Il n'a pas été revalorisé en 2018 et ne le sera pas non plus, comme l'a annoncé le Ministre Gérald Darmanin en 2019. Le Gouvernement ne propose donc aucun moyen d'augmenter le pouvoir d'achat des fonctionnaires, et en particulier de ceux qui ont le plus faible revenu (alors que les prix à la consommation progressent). C'est pourquoi, il est proposé d'introduire des modulations de l'augmentation du point, en le faisant croître plus fortement pour les catégories C sur une période donnée et restreinte, afin de ne pas remettre en cause le principe de la grille indiciaire.

Amendement N° 744 au texte N° 1924 - Après l'article 36 (Rejeté)

Conséquence directe de l'augmentation importante de l'activité opérationnelle des services, au cours des trois dernières années, le stock d'heures supplémentaires au sein de la police nationale a évolué de manière constante, pour atteindre 24 millions, soit une augmentation de l'ordre de 20% depuis 2014. Selon la commission d'enquête relative à l'état des forces de sécurité intérieure du Sénat de juin 2018, cela représente, en moyenne, 158 heures par agent.

Amendement N° 33 au texte N° 1924 - Titre (Rejeté)

Le projet de loi prévoit un recours important aux ordonnances. Les dispositifs concernant des domaines essentiels, tels que la négociation collective ou la formation, ne sont pas encore connus. Avec un nombre important d'habilitations à légiférer par ordonnances, il n'est pas possible de savoir s'il

s'agira de « transformer » la fonction publique ou, plus modestement, de la « moderniser ».

Amendement N° 295 au texte N° 1924 - Titre (Rejeté)

Il est bien présomptueux de dire que ce projet de loi va transformer la fonction publique. Aucune vision, aucune réforme systémique n'est prévue dans ce texte. Ainsi il est plus exact de parler d'adaptation plutôt que de transformation. Tel est l'objet de cet amendement présenté par le Groupe LR.

Amendement N° 641 au texte N° 1924 - Après l'article 36 (Rejeté)

Le poids des grands corps fait l'objet de nombreuses critiques au sein de la fonction publique comme dans les débats publics. Dans la continuité des annonces du Président de la République, il est proposé qu'un rapport fasse à la lumière sur l'impact de ces grands corps sur le fonctionnement de l'État et leur poids réel ainsi que sur les modalités concrètes de suppression de ces grands corps, notamment à l'aune des comparaisons qui pourront être faites avec le fonctionnement des administrations centrales chez nos voisins européens.

Amendement N° 640 au texte N° 1924 - Après l'article 36 (Rejeté)

Il serait souhaitable qu'une liste exhaustive des agences publiques et parapubliques dépendant des administrations centrales de l'ensemble des ministères ainsi que l'ensemble des autorités administratives indépendantes (AAI) soit synthétisée et rendue public. Ce rapport remis au Parlement devrait comporter les rapports d'exécution budgétaire de toutes ces entités. Cette plus grande transparence des agences publiques et parapubliques et des AAI, devrait concourir à une meilleure information partagée et pourrait, ainsi, garantir une discussion plus apaisée sur la baisse des dépenses publiques.

Amendement N° 34 au texte N° 1924 - Article 5 (Rejeté)

L'article 5 propose de modifier par ordonnance l'article 8bis de la loi n°83-634, qui relève du domaine de la loi, au titre des garanties fondamentales dont bénéficient le fonctionnaire en vertu de l'article 34 de la Constitution. Le principe de légiférer par ordonnance est justifié dans l'étude d'impact par la nécessité « de concerter l'ensemble des acteurs ».

Amendement N° 36 au texte N° 1924 - Article 7 (Rejeté)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette

possibilité aux communes de plus de 20.000 habitants, en abaissant à 20.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

[Amendement N° 37 au texte N° 1924 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette possibilité aux communes de plus de 30.000 habitants, en abaissant à 30.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

[Amendement N° 10 au texte N° 1924 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

La possibilité de permettre aux communes de pourvoir par la voie du recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur adjoint des services et directeur général des services techniques ne doit pas être restreint. Il y a 175 communes de plus de 40 000 habitants, plusieurs n'atteignent pas ce seuil et souhaiteraient pourtant avoir cette possibilité. 300 communes ont entre 20 000 et 40 000 habitants et doivent pouvoir aussi permettre à des non-fonctionnaires d'avoir accès à ces emplois.

[Amendement N° 39 au texte N° 1924 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Afin de rendre plus attractif et de limiter l'éventuelle précarité du CDD de « projet », cet amendement propose d'aligner la durée minimale du CDD de « projet » sur celle du « CDD à objet défini » de droit privé, définie à l'article L1242-8-2 du Code du travail ; c'est-à-dire de fixer sa durée minimale à 18 mois.

[Amendement N° 35 au texte N° 1924 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

L'un des objectifs de l'article 7 est de diversifier les profils au sein de l'encadrement des collectivités territoriales, de faire bénéficier l'administration de l'expérience et des compétences acquises par les contractuels lors de leurs parcours professionnels antérieurs. Cet amendement propose d'ouvrir cette possibilité aux communes de plus de 10.000 habitants, en abaissant à 10.000 habitants le seuil au-dessus duquel les communes peuvent pourvoir par recrutement direct les emplois de directeur général des services, directeur général adjoint des services et directeur général des services techniques.

[Amendement N° 643 au texte N° 1924 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Afin de réduire l'emploi précaire et le recours aux vacataires au sein de la fonction publique d'État, notamment au sein des juridictions judiciaires et de l'administration pénitentiaire, problème bien identifié sous l'intitulé de COSP (collaborateurs occasionnels du service public) par un rapport inter-inspections de l'IGF/IGAS/IGSJ du 18 juillet 2014. Il est proposé d'étendre le dispositif envisagé dans le présent projet de loi de recours aux contractuels sur emplois permanents à temps non complet inférieur à 50 % dans les collectivités territoriales aux administrations de l'État.

Amendement N° 11 au texte N° 1924 - Article 9 (Non soutenu)

Lorsqu'un poste dans un établissement public est à pourvoir cela peut nécessiter des compétences techniques précises ou spécialisées. L'autorité de recrutement se doit de pourvoir l'emploi par un fonctionnaire, or l'objectif est la recherche d'une personne compétente et efficace qui pourrait être un fonctionnaire ou un non-fonctionnaire. Lorsqu'un emploi est à pourvoir et que le non-fonctionnaire est plus compétent que le fonctionnaire l'autorité de recrutement doit pouvoir faire le choix du non-fonctionnaire.

Amendement N° 12 au texte N° 1924 - Article 9 (Non soutenu)

Cet amendement vise à ne pas rebuter les contractuels non-fonctionnaires à qui on propose au début un contrat à durée déterminé et qui peuvent se retrouver dans la situation de devoir attendre six ans, avant d'espérer un contrat à durée indéterminé. I. -

TEXTE N°1939 « Agence nationale de la cohésion des territoires »

Amendement N° 88 au texte N° 1939 - Article 2 (Rejeté)

Créées par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, ou « Grenelle 2 », les stratégies locales de gestion des risques d'inondation sont élaborées sur les territoires à risque important d'inondation (TRI). Elles s'inscrivent dans le cadre fixé par la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation (SNGRI) présentés le 10 juillet 2014 et les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) élaborés à l'échelle des grands bassins hydrographiques. La stratégie locale a vocation à être déclinée de façon opérationnelle, via un ou des programmes d'actions.

Amendement N° 24 au texte N° 1939 - Article 3 (Retiré)

Cet amendement prévoit explicitement la présence d'un élu de zone de montagne au sein du conseil d'administration de l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

[Amendement N° 19 au texte N° 1939 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à mentionner, dans la présente proposition de loi, de façon explicite les territoires de montagne qui portent des problématiques bien spécifiques et qui à ce titre doivent être représentés au conseil d'administration.

[Amendement N° 22 au texte N° 1939 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement prévoit explicitement la présence d'un élu de zone de montagne et d'un élu de zone frontalière au sein du conseil d'administration de l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

[Amendement N° 25 au texte N° 1939 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement prévoit explicitement la présence d'un élu de zone frontalière au sein du conseil d'administration de l'Agence nationale de la cohésion des territoires.

[Amendement N° 10 au texte N° 1939 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Compte-tenu de la spécificité des territoires situés en zone frontalière, il convient de les identifier précisément dans la proposition de loi, d'autant plus que ces territoires correspondent pleinement à l'esprit du texte.

[Amendement N° 28 au texte N° 1939 - Article 7 \(Retiré\)](#)

L'objet de cet amendement est d'intégrer au sein du comité d'action territoriale de l'agence des représentants des comités de bassin.

[Amendement N° 33 au texte N° 1939 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à mentionner, dans la présente proposition de loi, de façon explicite les territoires de montagne qui portent des problématiques bien spécifiques et qui à ce titre doivent être représentés au conseil d'administration.

[Amendement N° 27 au texte N° 1939 - Article 7 \(Retiré\)](#)

L'objet de cet amendement est d'intégrer au sein du comité d'action territoriale de l'agence des représentants des agences de l'eau.

[Amendement N° 9 au texte N° 1939 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Compte-tenu de la spécificité des territoires situés en zone de montagne, il convient de les identifier précisément dans la proposition de loi, d'autant plus que ces territoires correspondent pleinement à l'esprit du texte.

[Amendement N° 43 au texte N° 1939 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à mentionner, dans la présente proposition de loi, de façon explicite les territoires de montagne qui portent des problématiques bien spécifiques et qui à ce titre doivent être représentés au conseil d'administration.

[Amendement N° 11 au texte N° 1939 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

L'amendement propose d'intégrer la réhabilitation de l'immobilier de loisir dans les missions de la future agence nationale de la cohésion des territoires. La réhabilitation de l'immobilier de loisir est une problématique récurrente et de portée nationale. En effet, la France est pénalisée par le vieillissement de son parc de logements touristiques, dont une bonne part se trouve hors marché notamment du fait de sa dégradation ou de son obsolescence dans les stations de montagne et du littoral.

[Amendement N° 8 au texte N° 1939 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Compte-tenu de la spécificité des territoires situés en zone de montagne et en zone frontalière, il convient de les identifier précisément dans la proposition de loi, d'autant plus que ces territoires correspondent pleinement à l'esprit du texte.

[Amendement N° 47 au texte N° 1939 - Article 2 \(Retiré\)](#)

L'objet de cet amendement est d'inclure précisément les porteurs de projet du secteur associatif en lien avec la politique de la ville. Ils sont des acteurs indispensables de la cohésion des territoires et ont besoin notamment d'être assistés dans le montage de leurs demandes de subvention.

[Amendement N° 12 au texte N° 1939 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

L'article 2 définit les missions de l'Agence nationale de la cohésion des territoires. Cette structure vient notamment en soutien des collectivités territoriales dans la définition et la mise en œuvre des projets sur de nombreuses problématiques : transition écologique, accès aux soins, au logement et au numérique, etc.. L'objet de cet amendement est d'y intégrer la

qualité de l'air afin que les collectivités territoriales puissent également être soutenues par l'Agence dans ce domaine d'action.

TEXTE N°1918 « Restauration de notre-dame de paris »

Amendement N° 4 au texte N° 1918 - Article 7 (Retiré)

L'article 7 prévoit que l'État ou l'Etablissement public rendent compte à un comité réunissant le Premier Président de la Cour des Comptes, et les Présidents des commissions des affaires culturelles et de finances de l'Assemblée Nationale et du Sénat. Cette transparence est indispensable, mais insuffisante. Notre-Dame de Paris appartient au peuple Français. Il est donc essentiel que tous les français soient informés de l'utilisation des fonds recueillis, à travers leurs représentants.

Amendement N° 3 au texte N° 1918 - Article 9 (Rejeté)

Cet article prévoit l'habilitation du Gouvernement à prendre des ordonnances afin de déroger ou d'adapter les règles en matière d'urbanisme, d'environnement, de construction et de préservation du patrimoine, ou encore les règles en matière de commande publique, de domanialité publique, de voirie et de transport. La construction de Notre-Dame de Paris, commencée en 1163, a duré plus d'un siècle. Les bâtisseurs de l'époque savaient, lorsqu'ils ont commencé sa construction, qu'ils ne la verraient pas terminée. Leur travail était pour l'éternité.

Amendement N° 54 au texte N° 1918 - Article 8 (Rejeté)

Amendement du groupe Les Républicains. L'article 8 prévoit d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer un établissement public aux fins de concevoir, de réaliser et de coordonner les travaux de conservation et de restauration de la cathédrale de Notre-Dame de Paris et de son mobilier. De nombreuses interrogations et inquiétudes ont été soulevées en commission. Face à celles-ci, la rapporteure s'est engagée à proposer une nouvelle rédaction de cet article, afin de clarifier le rôle et la composition de l'Etablissement public.

TEXTE N°1150 « Jeunes majeurs vulnérables »

Amendement N° 1 au texte N° 1150 - Article 5 (Non soutenu)

Afin de renforcer le suivi et l'accompagnement vers l'autonomie des jeunes sortant du dispositif d'aide sociale à l'enfance, il convient de prévoir la possibilité de reconduire jusqu'à leurs 215ans les entretiens permettant de faire

le point sur l'autonomie qu'ils auront acquise. Les acteurs de l'aide sociale à l'enfance, en effet, recommandent et souhaitent que l'accompagnement puisse se prolonger dans le temps. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 10 au texte N° 1150 - Article 4 (Non soutenu)

Cet amendement vise à proposer une protection pour le mineur ou jeune majeur s'il est constaté une contradiction manifeste entre son intérêt et celui porté par la personne de confiance choisie.

Amendement N° 9 au texte N° 1150 - Article 4 (Non soutenu)

Il n'existe pas de définition juridique du terme de « proche ». Cette dénomination peut donc porter à interprétation et la limiter à une personne de l'entourage familial ou amical du jeune. Il convient donc ici de ne pas limiter le périmètre et le profil de la personne de confiance mais bien de se fier au choix du jeune lui-même (ex : animateur sportif...). Par ailleurs, certains jeunes accompagnés ou accueillis par la protection de l'enfance ont un réseau relationnel parfois très réduit.

Amendement N° 30 au texte N° 1150 - Article 4 (Adopté)

Il n'existe pas de définition juridique du terme « proche ». Cette dénomination peut donc porter à interprétation. Il convient donc de ne pas limiter le périmètre et le profil de la personne de confiance mais bien de se fier au choix du jeune lui-même. Par ailleurs, certains jeunes accompagnés ou accueillis par la protection de l'enfance ont un réseau relationnel très réduit. Limiter le choix à un parent ou un proche risque de laisser de côté un certain nombre de personnes ressources pour les jeunes concernés.

Amendement N° 8 au texte N° 1150 - Article 2 (Tombe)

Il s'agit ici d'introduire une notion de réciprocité de l'engagement concernant le droit à la prolongation du dispositif de prise en charge à la majorité. Le jeune, seul, ne peut être tenu à cette preuve d'engagement. Il convient donc que le président du conseil départemental, garant de la protection de l'enfance, s'engage également et soit par conséquent le co-signataire.

AMENDEMENTS COSIGNÉS —

JUIN 2019

TEXTE N°2073 « Restauration de notre-dame de paris »

Amendement N° 3 au texte N° 2073 - Article 9 (Rejeté)

Le groupe Les Républicains maintient avec la plus grande fermeté son opposition à l'article 9 qui prévoit l'habilitation du Gouvernement à prendre des ordonnances afin de déroger ou d'adapter les règles en matière d'urbanisme, d'environnement, de construction et de préservation du patrimoine, ou encore les règles en matière de domanialité publique, de voirie et de transport. Cet article est d'ailleurs la raison principale de l'échec de la commission mixte paritaire, et également la raison de l'échec de la concorde nationale et de l'union nationale que nous pourrions trouver sur ce texte.

Amendement N° 136 au texte N° 2073 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à prendre en compte le fait que les dons pour la conservation et la restauration de Notre-Dame ont commencé à affluer auprès des fondations reconnues d'utilité publique habilitées à collecter les dons dès le 15 avril dans la soirée, une fois les premières images du sinistre diffusées. Ces dons, qui ont le même objet que la souscription nationale, doivent y être intégrés.

Amendement N° 265 au texte N° 2073 - Article 2 (Rejeté)

Le présent projet de loi ne prévoit pas selon quels canons la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise. Or, le « geste architectural contemporain » envisagé par le Président de la République ainsi que l'annonce du Premier ministre relative au lancement d'un concours international d'architecture afin de « doter Notre-Dame d'une nouvelle flèche adaptée aux techniques et enjeux de notre époque » laissent craindre l'adoption de projets contemporains qui dénatureraient Notre-Dame.

Amendement N° 110 au texte N° 2073 - Article 7 (Rejeté)

Outre les comptes rendus de l'État ou de l'établissement public auprès du comité réunissant le premier président de la Cour des comptes et les présidents des commissions permanentes de l'Assemblée et du Sénat chargées des finances et de la culture, il est essentiel que la commission des finances des

deux chambres puisse, à l'instar de la Cour des comptes, contrôler l'usage des fonds collectés dans le cadre de la souscription nationale. S'agissant de sommes considérables et d'un enjeu patrimonial de cette nature, le Parlement doit pouvoir pleinement exercer sa mission de contrôle.

[Amendement N° 266 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le présent projet de loi ne prévoit pas dans quel esprit la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise. Or, le « geste architectural contemporain » envisagé par le Président de la République ainsi que l'annonce du premier ministre relative au lancement d'un concours international d'architecture afin de « doter Notre-Dame d'une nouvelle flèche adaptée aux techniques et enjeux de notre époque » laissent craindre l'adoption de projets contemporains qui dénatureraient Notre-Dame.

[Amendement N° 262 au texte N° 2073 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

L'émotion suscitée par l'incendie qui a touché la cathédrale Notre-Dame de Paris a engendré une vague de générosité sans pareil : les promesses de dons dépassent ainsi le milliard d'euros. Or, les sommes nécessaires à la restauration de Notre-Dame sont actuellement estimées à plusieurs centaines de millions d'euros sans toutefois atteindre le milliard. Il est donc possible que l'ensemble des dons ne pourra pas être affecté à la restauration de la cathédrale. C'est pourquoi il est nécessaire de prévoir dès à présent à quelles missions d'intérêt général le reliquat des sommes versées sera affecté.

[Amendement N° 264 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le présent projet de loi ne prévoit pas que la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise selon les règles de conservation de la Charte de Venise. Au contraire, l'article 9 du projet de loi habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures dérogatoires aux règles de préservation du patrimoine (alinéa 3).

[Amendement N° 108 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement rétablit la version du Sénat qui précise la nature des travaux que recouvre la notion de « conservation ». Il s'agit des travaux de sécurisation, de stabilisation et de consolidation du bâtiment. A contrario, sont exclus l'entretien courant de l'édifice et les charges de fonctionnement qui relèvent des compétences de l'État. En clair, les fonds collectés dans le cadre de la souscription nationale doivent exclusivement servir au financement d'opérations rendues indispensables en raison de l'incendie, et non de missions ordinairement dévolues à l'État en tant que propriétaire du monument.

[Amendement N° 137 au texte N° 2073 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à prendre en compte le fait que les dons pour la conservation et la restauration de Notre-Dame ont commencé à affluer auprès des fondations reconnues d'utilité publique habilitées à collecter les dons dès le 15 avril dans la soirée, une fois les premières images du sinistre diffusées.

[Amendement N° 2 au texte N° 2073 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le groupe Les Républicains maintient son opposition à l'article 8 de ce projet de loi. Il aurait pu se satisfaire des modifications apportées par le Sénat. Toutefois, la commission des affaires culturelles et de l'éducation est revenue à la version votée en première lecture par l'Assemblée Nationale. Les nombreuses interrogations et inquiétudes n'ont pas reçu de réponses suffisantes. Les Députés les Républicains considèrent toujours qu'il n'appartient pas à l'établissement public de « concevoir » les travaux.

TEXTE N°2063 « Énergie et climat »

[Amendement N° 633 au texte N° 2063 - Article 3 quater \(Adopté\)](#)

Le Groupe Les Républicains partage l'objectif de cet article. L'amélioration de la performance énergétique des logements les plus énergivores est une nécessité dans le cadre de la politique environnementale. Ceci étant, l'expérimentation proposée par cet article vise à mettre sous séquestre jusque 5 % du produit de la vente d'un bien immobilier classé F ou G, ce qui semble soulever des problèmes à la fois juridiques et économiques. Premièrement, le dispositif semble manifestement attentatoire au droit de propriété, tant le dispositif rompt avec l'idée qu'un séquestre non librement consenti ne peut être prononcé que par décision de justice.

[Amendement N° 634 au texte N° 2063 - Article 6 septies \(Retiré avant séance\)](#)

Cet article adopté en commission affiche l'ambition de transposer la Directive UE 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (RED II) et propose en conséquence de réformer le dispositif relatif aux garanties d'origine des biogaz. En effet, l'article 19 de la directive a étendu l'obligation de disposer de garanties d'origine, qui dans RED I s'appliquait seulement pour les contrats d'électricité, pour toutes les énergies, et par conséquent pour le gaz. On peut s'interroger toutefois de la raison d'être de ce dispositif pour deux motifs.

[Amendement N° 136 au texte N° 2063 - Article 1er \(Non soutenu\)](#)

Le plan hydrogène de 2018 comporte un objectif de développement de l'hydrogène bas carbone : « L'objectif de production d'hydrogène bas carbone dans les usages de l'hydrogène industriel qui guidera l'action du Gouvernement sera :-10 % en 2023 -20 à 40 % en 2028. ». Par ailleurs, à l'horizon 2030, ce même plan ambitionne de faire de l'hydrogène un véritable vecteur énergétique au-delà de son usage uniquement industriel actuellement. Il promeut le développement de l'électrolyse pour soutenir le développement d'une mobilité hydrogène bas carbone.

Amendement N° 631 au texte N° 2063 - Après l'article 1er (Tombe)

La programmation pluriannuelle de l'énergie constitue l'outil principal de la mise en oeuvre de la politique énergétique. Elle établit les priorités d'action des pouvoirs publics afin d'atteindre les objectifs fixés. Cependant, le Parlement est complètement écarté de sa préparation et du processus d'adoption. Une simple présentation ex-post est insuffisante, tandis que de nombreuses orientations notamment sur la place des énergies alternatives dans le mix énergétique sont prises dans la PPE. L'exercice auquel nous soumet ce projet de loi est parfaitement paradoxal.

Amendement N° 87 au texte N° 2063 - Article 3 (Non soutenu)

Il est indispensable d'adapter le dispositif spécifique d'accompagnement mis en place par cet article aux différents statuts concernés : statut des Industries Electriques et Gazières, statut des ports et docks. Le caractère structurant et spécifique de ces statuts, différent du régime général, ne peut être ignoré dans la détermination des mesures d'accompagnement. Cet amendement vise à préciser que ces mesures prendront en compte le statut des salariés impactés par la fermeture des installations de production d'électricité à partir de charbon.

Amendement N° 130 au texte N° 2063 - Après l'article 6 (Non soutenu)

L'objet de cet amendement est de favoriser le développement des énergies renouvelables dans les territoires couverts par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Dans les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, l'émergence et le développement des énergies renouvelables sont favorisés.

Amendement N° 128 au texte N° 2063 - Après l'article 6 (Non soutenu)

Cet amendement vise à soutenir, à titre expérimental et dans les territoires couverts par un plan de protection de l'atmosphère, toutes les initiatives visant au déploiement des énergies renouvelables et toutes les initiatives en lien avec

les technologies limitant les émissions de gaz à effet de serre ou la pollution atmosphérique sont favorisées.

Amendement N° 635 au texte N° 2063 - Article 8 (Rejeté)

Le mécanisme de l'ARENH, apparu dans la loi NOME de 2010, est une concession faite par la France à la Commission européenne, courroucée par la place de marché d'EDF dans la perspective de la libéralisation du marché de fourniture d'électricité. Ce dispositif s'est avéré extrêmement coûteux pour l'entreprise avec un prix régulé à 42 € le MWh là où les prix du marché se négocient fréquemment à des niveaux bien supérieurs. L'attractivité de l'offre conduit à un excès de demande pour l'électricité nucléaire historique dont la somme atteint le plafond de 100TWh prévu en 2010 par la loi NOME.

Amendement N° 354 au texte N° 2063 - Article 1er (Rejeté)

À ce jour, la production de chaleur renouvelable est encore trop souvent exclusivement assimilée aux réseaux de chaleur urbains. Or, d'autres voies sont disponibles et doivent être prises en compte. Le 9° de l'article L. 100-4 du code de l'énergie vise à multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération en spécifiant qu'elle serait livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030. Cet objectif ambitieux doit être atteint à des coûts raisonnables.

Amendement N° 630 au texte N° 2063 - Article 1er (Rejeté)

Lors de l'examen de la loi sur la transition énergétique de 2015, les députés du groupe Les Républicains avaient alerté le Gouvernement et la représentation nationale du risque majeur que constituait un objectif de réduction de la part du nucléaire à 50 % à l'horizon 2025, à la fois pour la sécurisation des approvisionnements énergétiques du pays et pour la soutenabilité du mix d'un point de vue environnemental. Alors que la France s'est engagée sur le plan international à réduire ces émissions, force est de constater que ce projet de loi valide cette analyse, au vu de la proposition de reporter l'objectif à 2035.

Amendement N° 140 au texte N° 2063 - Article 2 (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de compléter l'intitulé du Haut Conseil pour le climat en l'intitulant : « Haut Conseil pour le climat et la qualité de l'air ». Aujourd'hui, il n'est, en effet, plus possible de dissocier les défis majeurs liés aux gaz à effet de serre de ceux des polluants de l'air.

Amendement N° 207 au texte N° 2063 - Article 2 (Rejeté)

La lutte contre le réchauffement climatique constitue le défi d'une génération. Réussir dans cette lutte est une exigence qui requiert méthode et pragmatisme. Nos efforts en matière énergétique doivent être tournés en priorité vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit là de l'indicateur pertinent pour évaluer l'efficacité de notre action contre le réchauffement climatique. Le présent amendement propose donc de faire mention explicite de cet indicateur décisif dans les travaux d'évaluation de la politique gouvernementale en la matière.

[Amendement N° 89 au texte N° 2063 - Article 3 \(Non soutenu\)](#)

Face à l'inquiétude légitime des salariés et des exploitants impactés, il est indispensable d'explicitier rôle de l'État et des collectivités territoriales.

[Amendement N° 88 au texte N° 2063 - Article 3 \(Non soutenu\)](#)

Face à l'inquiétude des salariés il est indispensable de leur donner des garanties. Cet amendement vise à prévoir dès à présent les orientations qui seront développées dans l'ordonnance.

[Amendement N° 94 au texte N° 2063 - Article 3 \(Non soutenu\)](#)

Le Conseil d'État a indiqué dans son avis sur le projet de loi que compte tenu de l'impact porté par la mesure aux exploitants des centrales, le dispositif est subordonné à l'existence d'un délai suffisant entre l'adoption du texte et sa date d'entrée en vigueur. Cet amendement vise à ce que soit pris en compte lors de l'établissement du plafond d'émission, un délai suffisant nécessaire à la transition industrielle et l'accompagnement social des sites, et sans préjuger dès à présent de ce qu'il serait.

[Amendement N° 632 au texte N° 2063 - Article 4 quater \(Rejeté\)](#)

Cet article, adopté en commission, propose de restreindre le droit au recours pour les installations de production d'énergie renouvelable en mer. Cependant, la pertinence du déploiement des parcs éoliens - sur terre ou en mer - tant d'un point de vue économique qu'environnemental fait l'objet de nombreux débats dans un contexte où l'acceptabilité des politiques de transition énergétique n'est pas acquise.

[Amendement N° 353 au texte N° 2063 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La France s'est fixée l'objectif ambitieux de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050 et le projet de Loi vient, dans son article premier, le transcrire concrètement au travers de la division des émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050. Afin d'avoir l'assurance de

l'atteinte de cet objectif structurant de la politique énergétique française, l'inscription de points de passage intermédiaires s'impose. La SNBC et sa traduction concrète au travers de la PPE ont été établies en ce sens et dressent d'ores et déjà des objectifs chiffrés qu'il convient d'acter dans la présente Loi.

TEXTE N°1933 « Sécurité intérieure »

Amendement N° 1 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les policiers, douaniers et gendarmes qui sont en retraite, constituent des cibles privilégiées pour ceux dont ils ont stoppé les actions délictueuses et pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

Amendement N° 4 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les policiers municipaux et les douaniers constituent des cibles privilégiées pour ceux dont ils ont stoppé les actions délictueuses. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre. En effet, les douaniers et policiers municipaux n'ont aucun moyen de défense en dehors de leur service.

Amendement N° 3 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les réservistes de la police nationale ainsi que de la gendarmerie constituent des cibles privilégiées pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

Amendement N° 2 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les militaires constituent des cibles privilégiées pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

TEXTE N°1908 « Énergie et climat »

Amendement N° CE30 au texte N° 1908 - Article 1er (Rejeté)

Le plan hydrogène de 2018 comporte un objectif de développement de l'hydrogène bas carbone : « L'objectif de production d'hydrogène bas carbone dans les usages de l'hydrogène industriel qui guidera l'action du Gouvernement sera :-10 % en 2023 -20 à 40 % en 2028. ». Par ailleurs, à l'horizon 2030, ce même plan ambitionne de faire de l'hydrogène un véritable vecteur énergétique au-delà de son usage uniquement industriel actuellement. Il promeut le développement de l'électrolyse pour soutenir le développement d'une mobilité hydrogène bas carbone.

Amendement N° CE49 au texte N° 1908 - Article 1er (Retiré)

Le 9° de l'article L. 100-4 du code de l'énergie vise à multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération. Cet objectif est extrêmement ambitieux et ne pourra être atteint à des coûts raisonnables qu'en s'appuyant sur l'ensemble des sources disponibles permettant de verdir les réseaux : réseaux de chaleur urbain via la biomasse, la géothermie... et réseaux de gaz pour leur quote-part renouvelable. De plus, il ramène le texte à une obligation de résultats et non de moyens, ces derniers étant spécifiques à chaque territoire et devant être laissé à leur main.

Amendement N° CE48 au texte N° 1908 - Article 1er (Non soutenu)

La France s'est fixée l'objectif ambitieux de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050 et le projet de loi vient, dans son article premier, le transcrire concrètement au travers de la division des émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050. Afin d'avoir l'assurance de l'atteinte de cet objectif structurant de la politique énergétique française, l'inscription de points de passage intermédiaires s'impose. La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et sa traduction concrète au travers de la

Amendement N° CE142 au texte N° 1908 - Article 3 (Rejeté)

Il est indispensable d'adapter le dispositif spécifique d'accompagnement mis en place par cet article aux différents statuts concernés : statut des Industries Electriques et Gazières, statut des ports et docks. Le caractère structurant et spécifique de ces statuts, différent du régime général, ne peut être ignoré dans la détermination des mesures d'accompagnement. Cet amendement vise à préciser que ces mesures prendront en compte le statut des salariés impactés par la fermeture des installations de production d'électricité à partir de charbon.

Amendement N° CE140 au texte N° 1908 - Article 3 (Adopté)

Cette formulation permet de démontrer un réel engagement, en ayant le souci de rassurer et fournir des garanties aux salariés concernés.

Amendement N° CE138 au texte N° 1908 - Article 3 (Rejeté)

Face à l'inquiétude légitime des salariés et des exploitants impactés, il est indispensable d'expliciter rôle de l'État et des collectivités territoriales.

Amendement N° CE137 au texte N° 1908 - Article 3 (Rejeté)

Le Conseil d'État a indiqué dans son avis sur le projet de loi que compte tenu de l'impact porté par la mesure aux exploitants des centrales, le dispositif est subordonné à l'existence d'un délai suffisant entre l'adoption du texte et sa date d'entrée en vigueur. Cet amendement vise à ce que soit pris en compte lors de l'établissement du plafond d'émission, un délai suffisant nécessaire à la transition industrielle et l'accompagnement social des sites, et sans préjuger dès à présent de ce qu'il serait.

Amendement N° CE144 au texte N° 1908 - Article 3 (Rejeté)

Face à l'inquiétude des salariés il est indispensable de leur donner des garanties. Cet amendement vise à prévoir dès à présent les orientations qui seront développées dans l'ordonnance.

Amendement N° CE141 au texte N° 1908 - Article 3 (Retiré)

Cet amendement vise à préciser que les emplois ciblés par les mesures d'accompagnement cibleront de façon prioritaire des reclassements dans les territoires concernés.

Amendement N° CE139 au texte N° 1908 - Article 3 (Adopté)

Il est indispensable d'accompagner l'ensemble des salariés qui seront impactés par la fermeture des centrales, sans qu'il y ait de distinction au sein des

entreprises ou entre les différents exploitants et sous-traitants. Cet amendement vise à proposer une homogénéisation entre les exploitants et les sous-traitants en supprimant la notion d'affectation. Cela permettra que l'accompagnement concerne autant les salariés qui sont rattachés à l'installation que ceux qui ne sont pas directement rattachés, mais qui ont un emploi qui sera supprimé du fait de la fermeture de ces installations.

[Amendement N° CE143 au texte N° 1908 - Article 3 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à permettre que dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, soit précisé les moyens publics spécifiques qui seront mis en place afin de financer le dispositif spécifique d'accompagnement des salariés. Ce financement pourrait par exemple prendre la forme d'un fonds public de solidarité.

[Amendement N° CE92 au texte N° 1908 - Après l'article 6 \(Retiré\)](#)

L'objet de cet amendement est de favoriser le développement des énergies renouvelables dans les territoires couverts par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Dans les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, l'émergence et le développement des énergies renouvelables sont favorisés.

[Amendement N° CE37 au texte N° 1908 - Après l'article 3 \(Retiré\)](#)

La préservation de la qualité de l'air est un enjeu de société majeur et la France s'est engagée à réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030. Dans ce contexte, le transport ferroviaire doit jouer un rôle central afin de reporter autant que possible le transport de voyageurs et de marchandises sur le rail. Cependant, alors que le réseau ferroviaire français est en grande partie électrifié et permet de réaliser des déplacements neutres en termes de rejet de CO2 ou de gaz à effet de serre, certains équipements à tractation thermique fonctionnant au diesel continuent de circuler sur les voies.

[Amendement N° CE94 au texte N° 1908 - Après l'article 6 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à soutenir, à titre expérimental et dans les territoires couverts par un plan de protection de l'atmosphère, toutes les initiatives visant au déploiement des énergies renouvelables et toutes les initiatives en lien avec les technologies limitant les émissions de gaz à effet de serre ou la pollution atmosphérique sont favorisées.

[Amendement N° CE36 au texte N° 1908 - Après l'article 6 \(Non soutenu\)](#)

La production d'hydroélectricité est la première source de production d'énergie électrique renouvelable en France. Cette énergie décarbonnée est maîtrisée de longue date sur notre territoire. L'évolution des connaissances scientifiques et de la technique permettent aujourd'hui d'augmenter la capacité de production électrique des ouvrages existants, sans construire de nouveaux équipements affectant la flore et la faune des lacs et cours d'eau.

TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »

Amendement N° 792 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Adopté)

Cet amendement vise à supprimer une condition susceptible d'amoindrir le caractère opérationnel de la mesure.

Amendement N° 790 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Adopté)

Cet amendement vise à apporter plusieurs précisions : L'équipement en GPS peut être fixe ou amovible. Il est en effet important de ne pas prévoir un équipement qui peut se révéler lourd et contraignant pour les transporteurs alors qu'une application mobile peut être utilisée plus facilement.

Amendement N° 2253 au texte N° 1974 - Après l'article 32 quater (Adopté)

Les articles L. 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale prévoient que le contrevenant qui a reçu une amende de la part d'un transporteur, dispose de deux mois pour s'en acquitter au profit de ce dernier. À défaut de paiement dans ce délai, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public. Or il est souvent assez difficile de recouvrer une amende dans ce délai imparti car le croisement des données destiné à fiabiliser les adresses des contrevenants multiplie les échanges et allonge inévitablement les délais.

Amendement N° 383 au texte N° 1974 - Après l'article 31 quinquies (Rejeté)

Face au risque terroriste mais également dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants ou de produits importés illégalement comme le tabac ou l'alcool, il est plus que nécessaire de renforcer aujourd'hui le contrôle des voyageurs qui utilisent, en national comme à l'international, les transports collectifs routiers de voyageurs par autocars ou autobus sur de longues distances. C'est pourquoi il est proposé de demander aux entreprises de transport collectif routier de veiller à mettre en place un contrôle d'identité de leurs passagers à l'exemple de ce qui existe déjà dans le transport aérien.

Amendement N° 1965 au texte N° 1974 - Après l'article 33 (Adopté)

Conformément à l'article L. 2251-2 du Code des transports, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP qui ont fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, ne peuvent être maintenus dans le service.

Amendement N° 2780 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré avant séance)

Ce projet de loi fait évoluer l'organisation territoriale des mobilités en améliorant la coordination des acteurs et des territoires afin de renforcer les offres de déplacement du quotidien. L'alinéa modifié prévoit le renforcement de cette offre mais n'intègre pas les liaisons au sein des territoires ruraux. Il prévoit d'améliorer les liaisons entre territoires ruraux et pôles urbains ou au sein des villes. Il convient de le compléter en prévoyant l'amélioration des liaisons au sein des territoires ruraux, particulièrement touchés par les difficultés de mobilité.

Amendement N° 1961 au texte N° 1974 - Article 33 (Rejeté)

La rédaction actuelle de l'article 33 vise à donner à la seule RATP, par l'entremise du groupement de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) une mission générale de sûreté sur les réseaux exploités par Ile-de-France Mobilités. Pourtant, en application de l'article L. 2261-1 du code des transports, les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens conformément au cahier des charges fixé par l'autorité organisatrice.

Amendement N° 1477 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 50 (Retiré)

En France, les chemins de fer touristiques consomment moins de 1000 tonnes de charbon par an. Ce sont souvent des petites lignes qui contribuent au rayonnement touristique de territoires d'exception. Leur valeur patrimoniale est irremplaçable. La montée en puissance programmée de la taxe intérieure de consommation sur le charbon représente des charges supplémentaires pour ces lignes dont le modèle économique ne permet pas qu'elles puissent y survivre. Le présent amendement vise donc à les exonérer de cette taxe, comme l'ont fait nos voisins suisses. I

Amendement N° 1236 au texte N° 1974 - Article 31 bis (Non soutenu)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que

l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires.

Amendement N° 98 au texte N° 1974 - Article 33 (Retiré)

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée. Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature.

Amendement N° 1960 au texte N° 1974 - Article 33 (Retiré)

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée. La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an).

Amendement N° 656 au texte N° 1974 - Article 31 bis (Non soutenu)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires.

Amendement N° 207 au texte N° 1974 - Après l'article 52 (Non soutenu)

Selon le Gouvernement, les destructions de radars démarrées à l'été 2018 sont directement à l'origine de la recrudescence de la mortalité routière du début d'année . Mais les conséquences de ces actes de vandalisme – qui se sont accélérés avec le mouvement des « gilets jaunes » – se font également sentir sur les comptes publics. Ces dégradations laisseraient un trou sur deux ans de plus de 660 millions d'euros dans les caisses de l'État, selon les derniers chiffres recensés par Bercy et parus dans la presse.

Amendement N° 1969 au texte N° 1974 - Après l'article 44 bis (Rejeté)

Le code des transports contient un chapitre consacré à « La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic ». Ce chapitre concerne les « services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial. » (article L. 1222-1 du code des transports).

Amendement N° 493 rectifié au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

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

TEXTE N°1933 « Sécurité intérieure »

Amendement N° CL7 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les policiers, douaniers et gendarmes qui sont en retraite, constituent des cibles privilégiées pour ceux dont ils ont stoppé les actions délictueuses et pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

Amendement N° CL10 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les policiers municipaux et les douaniers constituent des cibles privilégiées pour ceux dont ils ont stoppé les actions délictueuses. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre. En effet, les douaniers et policiers municipaux n'ont aucun moyen de défense en dehors de leur service.

Amendement N° CL9 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les réservistes de la police nationale ainsi que de la gendarmerie constituent des cibles privilégiées pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux

hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

Amendement N° CL8 au texte N° 1933 - Après l'article 10 (Rejeté)

Les militaires constituent des cibles privilégiées pour ceux qui veulent s'attaquer aux femmes et aux hommes qui incarnent ou ont incarné la défense de notre République et la défense de la France. La presse s'est d'ailleurs faite l'écho des menaces dont ils sont l'objet alors qu'ils n'ont aucune arme sur eux. À la suite des attentats survenus en France, policiers nationaux et gendarmes sont autorisés à être armés en permanence, y compris hors service et sur la base du volontariat. Mais cette mesure devrait pouvoir se prolonger au-delà de ce cadre.

TEXTE N°1974 « Orientation des mobilités »

Amendement N° 821 au texte N° 1974 - Article 1er B (Non soutenu)

Le 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport en alertant sur l'urgence à agir et en appelant à un véritable plan Marshall en matière d'infrastructures de transports. Un consensus s'était alors dégagé autour d'un scénario 2 portant à 60 milliards sur 20 ans l'investissement nécessaire dans les transports. La crise des « gilets jaunes » donne aujourd'hui un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 2247 au texte N° 1974 - Après l'article 1er B (Non soutenu)

La question des prix des carburants dont chacun connaît l'importance dans notre pays et singulièrement dans les territoires autres que les métropoles et les banlieues redevient un enjeu majeur en ce début d'année 2019. En décembre 2018, le Gouvernement a su arrêter la hausse de la fiscalité sur les carburants. Après les manifestations que notre pays a connues, il s'agissait d'une décision sage, bien qu'elle ait été prise tardivement. Depuis le début du mois de mars, sans que cela soit imputable directement à une évolution des taux de la fiscalité sur les carburants, le prix du gazole a de nouveau augmenté sensiblement.

Amendement N° 52 au texte N° 1974 - Après l'article 1er B (Rejeté)

Les prix des carburants ne cessent d'augmenter depuis janvier, à tel point que selon les données communiquées ce lundi 29 avril 2019, les prix de l'essence sans-plomb (carburant le plus utilisé en France) n'ont jamais été aussi hauts depuis 2013 en raison d'une augmentation du prix du brut qu'aucune baisse de taxe ne compense. Selon les données de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) communiquées ce lundi 29 avril, le litre d'essence sans plomb 95 (SP95) est affiché en moyenne à 1,5802 euro. Le sans plomb SP98 (SP98) est également au plus haut, à 1,6402 euro le litre.

Amendement N° 214 au texte N° 1974 - Après l'article 1er B (Non soutenu)

En un an, le prix du gasoil a augmenté de 25 %. En 2018, un automobiliste qui fait un plein de 50 litres de gasoil par semaine paye 198 € de taxes supplémentaires. Cette hausse ne fait que commencer puisque de nombreuses augmentations de taxes sur les carburants sont prévues d'ici 2022 et ce même automobiliste payera à la fin du quinquennat 790 € de taxes supplémentaires. Sur le mandat, la hausse de fiscalité énergétique grèvera le pouvoir d'achat des français de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Amendement N° 267 au texte N° 1974 - Article 1er C (Non soutenu)

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

Amendement N° 3341 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

La lettre de mission de la ministre chargée des transports au président du Conseil d'orientation des infrastructures indiquait que le Conseil d'orientation des infrastructures devait être composé de « parlementaires, de grands élus territoriaux et d'experts ». Dans les faits, parmi les élus, ont été nommés trois députés, trois sénateurs, un représentant des régions, un représentant des départements et un représentant des EPCI.

Amendement N° 1249 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme. En ce sens, le travail réalisé par la Conseil d'orientation des infrastructures a servi à l'élaboration de la programmation financière contenue dans le présent

projet de loi d'orientation des mobilités. Le présent amendement vise à préciser la composition du Conseil d'orientation des infrastructures.

Amendement N° 3342 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

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

Amendement N° 1194 au texte N° 1974 - Article 1er C (Non soutenu)

L'action des régions au niveau des transports est devenue essentielle. La région a la gestion des ports et des aéroports, des Trains Express Régionaux, des transports routiers interurbains et scolaires, de la voirie, mais aussi des gares publiques routières... Les régions sont des autorités organisatrices de transport de plein exercice, c'est la raison pour laquelle le Conseil d'orientation des infrastructures doit compter parmi ses membres des présidents de conseils régionaux, mais aussi parce qu'ils sont des élus locaux avec une réelle connaissance des besoins en matière de mobilité.

Amendement N° 25 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

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

Amendement N° 47 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme. En ce sens, le travail réalisé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a servi à l'élaboration de la programmation financière contenue dans le présent projet de loi d'orientation des mobilités. Le présent amendement vise à pérenniser ce Conseil d'orientation.

Amendement N° 109 au texte N° 1974 - Après l'article 33 (Rejeté)

La loi du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. L'article L. 114-2 du Code de la sécurité intérieure prévoit que lorsque le résultat d'une enquête réalisée sur un salarié fait apparaître que son comportement est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur lui propose un emploi et correspondant à ses qualifications.

Amendement N° 1964 au texte N° 1974 - Après l'article 33 (Rejeté)

La loi du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. L'article L. 114-2 du Code de la sécurité intérieure, introduit par cette loi, prévoit que lorsque le résultat d'une enquête réalisée fait apparaître que le comportement du salarié concerné est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur lui propose un emploi et correspondant à ses qualifications.

Amendement N° 103 au texte N° 1974 - Après l'article 31 quinquies (Non soutenu)

Dans un contexte sécuritaire incertain, il est impératif de redoubler de vigilance et de construire des réponses fortes et concrètes pour garantir la sécurité de nos concitoyens. Il est en conséquence nécessaire d'instaurer, sur les trajets longue distance, un contrôle d'identité des passagers usagers des entreprises de transport collectif routiers (autocars, bus) à l'instar des dispositifs de contrôle mis en œuvre dans le secteur du transport aérien. Cette disposition aura en outre pour vocation de lutter contre les commerces clandestins et illicites. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 434 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Rejeté)

Les personnes dont l'activité professionnelle principale est la conduite d'un véhicule industriel et commercial sont particulièrement exposées, en raison de la fréquence et de la durée de conduite, à la perte de points sur leur permis de conduite, et a fortiori de leur permis de conduire. Cet amendement vise donc à distinguer entre un permis de conduire professionnel et leur permis de conduire privé, sans pour autant appliquer cette distinction aux actes plus graves assimilables à un délit. Ainsi, il s'agit de sécuriser le parcours professionnel de ces individus et de garantir un usage normal du permis dans le cadre de leur vie privée.

Amendement N° 6 au texte N° 1974 - Article 22 (Retiré)

Permettre l'emport de vélos non démontés dans les autocars est une mesure qui répond à un objectif d'intermodalité. Il convient néanmoins que l'autorité organisatrice de la mobilité avec laquelle les services sont conventionnés l'autorise. En outre, compte tenu des contraintes importantes en termes de sécurité et d'exploitation que cette disposition crée, il est nécessaire de prévoir par voie réglementaire les conditions à respecter pour pouvoir garantir cet emport.

Amendement N° 102 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 44 bis (Retiré)

L'interdiction absolue de la grève est aujourd'hui strictement limitée aux agents qui accomplissent des tâches essentielles qui ne peuvent en aucun cas s'interrompre (les militaires ou les gardiens de prison par exemple). Or les transports publics sont également indispensables au bon fonctionnement du pays et ne doivent pas s'interrompre, même en cas de conflit social afin de protéger d'autres droits constitutionnels : la liberté de travailler par exemple, qui n'est pas respectée quand des millions de Français ont beaucoup de mal à se rendre sur leur lieu de travail.

Amendement N° 309 au texte N° 1974 - Article 22 bis AB (Retiré)

Afin d'assurer le suivi de la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement à partir du 1er décembre 2020. L'objet de ce rapport est de présenter un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en rapport avec le nombre d'infractions recensées et les améliorations éventuelles à y apporter. Rédiger ainsi cet article : À compter du 1er décembre 2020, le Gouvernement remet tous les cinq ans au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Amendement N° 1291 au texte N° 1974 - Article 22 bis AB (Non soutenu)

Afin d'assurer le suivi de la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement à partir du 1er décembre 2020. L'objet de ce rapport est de présenter un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en rapport avec le nombre d'infractions recensées et les améliorations éventuelles à y apporter. Rédiger ainsi cet article : À compter du 1er décembre 2020, le Gouvernement remet tous les cinq ans au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Amendement N° 785 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

Une proportion minimale des autocars neufs affectés aux services réguliers de transport interurbain devra permettre l'emport de vélos non démontés. Il convient, pour les services conventionnés, que l'autorité organisatrice de toutes les mobilités (y compris les mobilités actives) décide des lignes pertinentes pour proposer un tel service. S'agissant des services librement organisés, le texte d'application devra prévoir des dispositions particulières selon la nature du service considéré et notamment son caractère national ou international, les normes techniques pouvant diverger d'un État à l'autre.

Amendement N° 300 au texte N° 1974 - Article 22 (Retiré)

Dans le prolongement de l'obligation des constructeurs de prévoir des places de stationnement sécurisé pour vélos dans les bâtiments neufs, conformément aux dispositions de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, l'autorité en charge de l'élaboration du PLU, lorsqu'elle décide de fixer un nombre minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés, doit fixer des obligations « au moins équivalentes en nombre de places » pour les vélos. A noter que ces dispositions ne concernent que les immeubles d'habitation et de bureaux.

Amendement N° 1959 au texte N° 1974 - Article 26 A (Non soutenu)

Le présent amendement propose de revenir à la rédaction du Sénat s'agissant de l'obligation pour les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules automobiles de moins de 3,5t de s'équiper de véhicules faibles ou très faibles émissions dans le cadre du renouvellement de leur parc. En effet, l'échéancier adopté en commission est bien trop strict et pourrait conduire à des effets délétères.

Amendement N° 346 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Ce projet de loi fait évoluer l'organisation territoriale des mobilités en améliorant la coordination des acteurs et des territoires afin de renforcer les offres de déplacement du quotidien. L'alinéa modifié prévoit le renforcement de cette offre mais n'intègre pas les liaisons au sein des territoires ruraux. Il prévoit d'améliorer les liaisons entre territoires ruraux et pôles urbains ou entre pôles urbains. Il convient de le compléter en prévoyant la prise en charge des liaisons en sein des territoires ruraux, particulièrement touchés par les difficultés de mobilité.

Amendement N° 257 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Afin d'accélérer la transition énergétique certaines mobilités du quotidien peuvent être évitées, le télétravail permet d'exercer son activité professionnelle chez soi, grâce aux outils de télécommunication. Cela à

l'avantage de permettre d'éviter dans certaines situations de prendre des transports à fortes émissions.

Amendement N° 1193 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

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

Amendement N° 760 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

En permettant une diminution du temps de trajet hebdomadaire domicile-travail, le télétravail permet aux salariés de mieux gérer leur équilibre entre vie privée et vie professionnelle, mais aussi d'améliorer leur productivité. Le télétravail permet également d'accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière.

Amendement N° 178 au texte N° 1974 - Après l'article 34 bis (Rejeté)

Le présent amendement consiste à supprimer l'obligation garantissant la responsabilité civile des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques, pour aligner la filière sur le cas d'autres secteurs comparables. En effet, l'obligation d'assurance garantissant la responsabilité civile des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques est « sans limitation de somme » en ce qui concerne les dommages corporels (cf. articles L. 220-1 et suivants du code des assurances et leurs annexes).

Amendement N° 15 au texte N° 1974 - Après l'article 39 (Non soutenu)

Le transport routier de voyageurs est un secteur en tension ; il connaît une grave pénurie de conducteurs, qui met en péril l'exécution des services publics de transports. A ce jour, en France, il faut être âgé d'au moins 24 ans pour se présenter à l'examen du permis de conduire D (transport en commun) ou 21 ans dans le cadre d'une formation qualifiante longue (titre professionnel). Il s'agit d'un âge plus élevé que la règle européenne et également plus élevé que pour l'obtention du permis C (camions). Cette entrée tardive dans la profession est un frein important au recrutement alors même que le métier est en forte tension.

Amendement N° 343 au texte N° 1974 - Après l'article 52 (Non soutenu)

Dans son avis sur le projet de loi d'orientation sur les mobilités, rendu le 15 novembre 2018, le Conseil d'État reconnaît que « le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national, et par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles ainsi d'être identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles, relatives au déplacement des individus concernés » (paragraphe 47, p. 587) et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée » (paragraphe 48, p. 587).

[Amendement N° 1209 au texte N° 1974 - Après l'article 40 bis \(Non soutenu\)](#)

Les contrats de concession autoroutière prévoient la perception d'un tarif de péage en contrepartie de la construction, de l'extension, de l'entretien et de l'exploitation des réseaux, ce qui permet d'assurer un confort et une sécurité à tous les usagers de la route. Toutefois, lorsque les travaux s'avèrent lourds, ils peuvent occasionner une gêne durable pour les usagers, notamment ceux qui empruntent quotidiennement les tronçons concernés par des restrictions de vitesse ou de voirie.

[Amendement N° 308 au texte N° 1974 - Après l'article 39 \(Non soutenu\)](#)

Le transport routier de voyageurs est un secteur en tension qui connaît une grave pénurie de conducteurs, ce qui met en péril l'exécution des services publics de transports. A ce jour, en France, il faut être âgé d'au moins 24 ans pour se présenter à l'examen du permis de conduire D (transport en commun) ou 21 ans dans le cadre d'une formation qualifiante longue (titre professionnel). Il s'agit d'un âge plus élevé que la règle européenne et également plus élevé que pour l'obtention du permis C (camions). Cette entrée tardive dans la profession est un frein important au recrutement alors même que le métier est en forte tension.

[Amendement N° 182 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Retiré\)](#)

Le projet de loi d'orientation des mobilités néglige un aspect pourtant important dans la réduction de la congestion du trafic automobile : le développement du télétravail. Le télétravail est une organisation de travail qui est actuellement en pleine expansion. Il est défini par le code du travail comme une organisation du travail dans laquelle un travail est effectué hors des locaux de l'employeur, mais aurait pu y être effectué, de façon régulière et volontaire dans le cadre d'un contrat de travail grâce aux technologies de l'information et de la communication.

[Amendement N° 45 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Rejeté\)](#)

Le réseau ferré classique sera progressivement régénéré au cours de la décennie 2020, et serait donc largement remis à neuf d'ici 2030. Et dès aujourd'hui les Intercités de nuit peuvent circuler sur certaines lignes. Dans tous les cas, le temps ferroviaire étant un temps long, il est idéal d'étudier sans attendre le déploiement d'un réseau national et européen d'Intercités de nuit à mettre en place progressivement. L'État a accepté de financer deux trains de nuit là où il n'y a pas ou peu d'alternatives de mobilité longue-distance.

Amendement N° 438 au texte N° 1974 - Après l'article 39 (Non soutenu)

Le transport routier de voyageurs est un secteur en tension ; il connaît une grave pénurie de conducteurs, qui met en péril l'exécution des services publics de transports. A ce jour, en France, il faut être âgé d'au moins 24 ans pour se présenter à l'examen du permis de conduire D (transport en commun) ou 21 ans dans le cadre d'une formation qualifiante longue (titre professionnel). Il s'agit d'un âge plus élevé que la règle européenne et également plus élevé que pour l'obtention du permis C (camions). Cette entrée tardive dans la profession est un frein important au recrutement alors même que le métier est en forte tension.

Amendement N° 1266 au texte N° 1974 - Après l'article 52 (Non soutenu)

Afin de faire le point sur l'ensemble des dispositifs nationaux et expérimentations régionales visant au déploiement de véhicules utilisant des énergies alternatives plus respectueuses de l'environnement, il serait pertinent de solliciter un rapport au Gouvernement analysant les mesures nationales ainsi que les différentes expérimentations régionales en matière de soutien au déploiement de véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et polluants réglementés.

Amendement N° 758 au texte N° 1974 - Article 40 (Rejeté)

L'article 40 crée une infraction permettant de sanctionner de 7500 € d'amende le comportement qui consiste à éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique. Au sens de cet article, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui s'est vu infligé cinq contraventions sur une période de 12 mois.

Amendement N° 50 au texte N° 1974 - Après l'article 52 (Retiré)

Les prix des carburants ne cessent d'augmenter depuis janvier, à tel point que, selon les données communiquées le lundi 29 avril 2019, les prix de l'essence sans-plomb (carburant le plus utilisé en France) n'ont jamais été aussi hauts depuis 2013 en raison d'une augmentation du prix du brut qu'aucune baisse de

taxe ne compense. Selon les données de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) communiquées ce lundi 29 avril, le litre d'essence sans plomb 95 (SP95) est affiché en moyenne à 1,5802 euro. Le sans plomb SP98 (SP98) est également au plus haut, à 1,6402 euro le litre.

[Amendement N° 426 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Non soutenu\)](#)

Le présent amendement vise à pallier à une faiblesse dans la lutte contre les nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. En effet, le domaine réglementaire ne prévoit aucun texte fixant des seuils de vibration à ne pas dépasser aux abords des lignes de chemin de fer, alors que ces limitations existent pour les installations classées pour la protection de l'environnement.

[Amendement N° 1206 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à la création d'un rapport qui sera remis par le Gouvernement au Parlement, afin d'étudier et analyser les différents dispositifs nationaux et les expérimentations régionales en matière de soutien au déploiement des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et polluants réglementés. Celui-ci serait rendu un an après la publication de la présente loi.

[Amendement N° 759 au texte N° 1974 - Article 40 \(Rejeté\)](#)

L'article 40 crée une infraction permettant de sanctionner de 7500 € d'amende le comportement qui consiste à éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique. Au sens de cet article, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui s'est vu infligé cinq contraventions sur une période de 12 mois. L'article prévoit de ne pas comptabiliser les contraventions qui seraient payées dans un délai de 15 jours.

[Amendement N° 212 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à solliciter un rapport au Gouvernement analysant les mesures nationales ainsi que les différentes expérimentations régionales en matière de soutien au déploiement de véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et polluants réglementés. L'objectif du document serait de faire le point sur l'ensemble des dispositifs nationaux et expérimentations régionales visant au déploiement de véhicules utilisant des énergies alternatives plus respectueuses de l'environnement.

[Amendement N° 1247 au texte N° 1974 - Titre \(Non soutenu\)](#)

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme. C'est dans cet esprit que le Président de la République a porté durant la campagne des élections présidentielles la proposition d'inscrire dans un projet loi une programmation des investissements en matière de transports. C'est également dans cet esprit qu'a travaillé le Conseil d'orientation des infrastructures en élaborant une trajectoire d'investissement sur vingt ans et en fléchissant des projets prioritaires selon trois scénarios plus ou moins ambitieux.

Amendement N° 10 au texte N° 1974 - Après l'article 39 (Non soutenu)

À ce jour, il n'est pas possible pour les titulaires d'un titre professionnel de conduire avant la réception du document du permis de conduire sécurisé. Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation. Il est proposé de réviser les dispositifs de délivrance des permis de conduire, en particulier pour les conducteurs de transport routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel

Amendement N° 1968 au texte N° 1974 - Article 44 bis (Rejeté)

L'article L. 1324-7 du code des transports dispose que « les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à l'article L. 1222-7 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. » Cette information est nécessaire aux entreprises de transport pour mettre en place l'accord collectif de prévisibilité prévu à l'article L. 1222-7, accord lui-même nécessaire à la mise en œuvre du plan de transport adapté prévu à l'article L. 1222-4.

Amendement N° 436 au texte N° 1974 - Après l'article 39 (Non soutenu)

À ce jour, il n'est pas possible pour les titulaires d'un titre professionnel de conduire avant la réception du document du permis de conduire sécurisé. Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation. Il est proposé de réviser les dispositifs de délivrance des permis de conduire, en particulier pour les conducteurs de transport routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel

[Amendement N° 307 au texte N° 1974 - Après l'article 39 \(Non soutenu\)](#)

À ce jour, il n'est pas possible pour les titulaires d'un titre professionnel de conduire avant la réception du document du permis de conduire sécurisé. Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation. Cet amendement propose de réviser les dispositifs de délivrance des permis de conduire, en particulier pour les conducteurs de transport routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel

[Amendement N° 1150 au texte N° 1974 - Article 49 bis \(Non soutenu\)](#)

Dans son avis n°2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAFER) a rappelé que l'évolution des redevances des services ferroviaires conventionnées de voyageurs ne pouvait être supérieure au niveau de l'inflation, bien en dessous de l'indexation prévue au contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

[Amendement N° 231 au texte N° 1974 - Après l'article 52 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à permettre la transmission par le Gouvernement de transmettre au Parlement d'un rapport visant à évaluer si la réglementation technique relative à l'exécution des ouvrages de génie civil ne devrait pas être révisée pour s'assurer que les futures infrastructures de transport respectent bien les normes techniques nécessaires à une sécurité et qualité maximales.

[Amendement N° 1949 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 6 \(Rejeté\)](#)

L'article L. 1113-1 du code des transports imposent aux autorités organisatrices d'accorder des réductions tarifaires, d'au moins 50 %, sur leurs titres de transport aux personnes bénéficiant d'aides sociales. Cet avantage permet ainsi aux usagers en situation précaire de se déplacer. Toutefois, cet avantage est également consenti aux étrangers en situation irrégulière qui n'ont pourtant ni vocation à entrer sur le territoire national ni, évidemment, à y demeurer.

[Amendement N° 24 rectifié au texte N° 1974 - Article 26 B \(Retiré\)](#)

Les articles 26 A et 26 B établissent pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules, les loueurs de véhicules, ainsi que les exploitants de taxis des pourcentages minimums d'achat de véhicules écologiques lors du renouvellement de leurs flottes de véhicules. Au-delà des obligations qui sont

faites à ces entités en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions (moins de 60 grammes de CO₂/km), il serait utile de compléter ces obligations par un pourcentage équivalent d'acquisition de véhicules à technologies (hybride et hybride rechargeable) et/ou carburants alternatifs (GPL, GNV, ED95, et superéthanol E85).

Amendement N° 1952 au texte N° 1974 - Après l'article 6 (Rejeté)

Dégradation de l'offre de service, saturation des réseaux, qualité amoindrie, pression fiscale supplémentaire sur les entreprises du territoire, tel est le revers de la médaille de la gratuité dans les transports. Dans un contexte de crise sociale profonde, la solution ne consiste pas à supprimer le signal prix du coût des transports pour la collectivité, mais à garantir une offre adaptée à chacun, dans un esprit de solidarité et de justice sociale. En effet, une large partie de la population est en mesure de s'offrir l'accès aux services de transport, dont le coût est déjà en partie pris en charge par la collectivité.

Amendement N° 60 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 1er B (Retiré)

Les prix des carburants ne cessent d'augmenter depuis janvier, à tel point que selon les données communiquées ce lundi 29 avril 2019, les prix de l'essence sans-plomb (carburant le plus utilisé en France) n'ont jamais été aussi hauts depuis 2013 en raison d'une augmentation du prix du brut qu'aucune baisse de taxe ne compense. Selon les données de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) communiquées ce lundi 29 avril, le litre d'essence sans plomb 95 (SP95) est affiché en moyenne à 1,5802 euro.

Amendement N° 2301 au texte N° 1974 - Article 13 (Adopté)

Cet amendement est un amendement de cohérence afin d'établir une égalité de traitement entre les constructeurs automobiles et les services numériques d'aide aux déplacements. En l'état, ces derniers ne sont pas tenus d'ouvrir leurs données aux gestionnaires d'infrastructures. Ainsi, l'amendement précise le champ de l'ordonnance prévue à cet article en garantissant l'accès pour les gestionnaires d'infrastructures routières et les autorités organisatrices de la mobilité aux données produites par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants (tels que les navigateurs GPS non intégrés aux véhicules) utilisés à bord.

Amendement N° 57 au texte N° 1974 - Article 26 B (Tombe)

L'article 37 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose aux loueurs de véhicules d'acquérir, lors du renouvellement de leur parc, et dans une proportion de 10 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions avant 2020. Le présent article

visé à doubler les obligations actuelles en les portant à 20 % avant 2022. Les seuils de renouvellement fixés par le législateur doivent être en cohérence avec les réalités économiques et techniques de l'offre du marché de véhicules à faibles émissions.

Amendement N° 388 au texte N° 1974 - Article 26 (Tombe)

Cet amendement vise à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires, et ce dans le but d'inviter employeurs et salariés à imaginer ensemble des dispositifs de promotion des mobilités actives complémentaires au forfait mobilité durable, 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).

Amendement N° 410 au texte N° 1974 - Article 26 B (Tombe)

Les articles 26 A et 26 B établissent pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules, les loueurs de véhicules, ainsi que les exploitants de taxis des pourcentages minimums d'achat de véhicules écologiques lors du renouvellement de leurs flottes de véhicules. Pour autant, au-delà des obligations qui sont faites à ces entités en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions (moins de 60 grammes de CO₂/km), il serait utile de compléter ces obligations par un pourcentage équivalent d'acquisition de véhicules à technologies (hybride et hybride rechargeable) et/ou carburants alternatifs (GPL, GNV, ED95, et superéthanol E85).

Amendement N° 56 au texte N° 1974 - Article 26 B (Tombe)

L'article 37 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose aux loueurs de véhicules d'acquérir, lors du renouvellement de leur parc, et dans une proportion de 10 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions avant 2020. Le présent article vise à doubler les obligations actuelles en les portant à 20 % avant 2022. Les seuils de renouvellement fixés par le législateur doivent être en cohérence avec les réalités économiques et techniques de l'offre du marché de véhicules à faibles émissions.

Amendement N° 1238 au texte N° 1974 - Article 26 (Rejeté)

L'article 26 du projet de loi crée un forfait mobilités durables, permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un mode vertueux de transport, comme le vélo ou le covoiturage. Cette enveloppe forfaitaire, exonérée d'impôts et de charges, est un formidable levier de facilitation et de

développement des mobilités responsables. Afin d'accroître l'incitation à utiliser ces modes vertueux, cet amendement propose de rendre éligible à ce forfait mobilités durables les frais d'entretien du véhicule, réalisé lors du contrôle technique ou de l'éco-diagnostic.

[Amendement N° 53 au texte N° 1974 - Article 26 B \(Tombe\)](#)

Le présent article vise à rehausser les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de véhicules d'entreprises, en doublant les obligations actuelles avant 2022. Les seuils de renouvellement fixés par le législateur doivent être en cohérence avec les réalités économiques et techniques de l'offre du marché de véhicules à faibles émissions. Sur cette typologie de véhicules, les loueurs dépendent étroitement de la volonté et de la capacité des constructeurs à proposer des véhicules propres dans des conditions commerciales acceptables.

[Amendement N° 2145 au texte N° 1974 - Article 26 A \(Non soutenu\)](#)

Le présent article vise à encourager les entreprises détenant un parc de plus de cent véhicules ainsi que les loueurs de véhicules à acquérir des véhicules à faibles émissions (électriques, bio-carburant et hybrides et hybrides rechargeables). Les flottes de ces entreprises représentent en effet un canal de renouvellement important du parc automobile. Afin de donner la visibilité nécessaire à la programmation des investissements de ces professionnels, le présent amendement propose une trajectoire progressive du nombre de véhicules à faibles émissions dans les flottes d'entreprises.

[Amendement N° 413 au texte N° 1974 - Article 26 B \(Non soutenu\)](#)

L'article 37 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose aux loueurs de véhicules d'acquérir, lors du renouvellement de leur parc, et dans une proportion de 10 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions avant 2020. Le présent amendement vise à doubler les obligations actuelles en les portant à 20 % avant 2022. Les seuils de renouvellement fixés par le législateur doivent être en cohérence avec les réalités économiques et techniques de l'offre du marché de véhicules à faibles émissions.

[Amendement N° 387 au texte N° 1974 - Article 26 \(Retiré\)](#)

Le présent amendement vise à permettre le cumul du « forfait mobilités durables » avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun. En effet, vélo et transports en commun sont très complémentaires, lorsque les usagers

pratiquent la multimodalité ou par temps de pluie, lequel rend les déplacements à vélo pénibles et dangereux.

Amendement N° 1297 au texte N° 1974 - Article 26 (Retiré)

Le présent amendement vise à permettre le cumul du « forfait mobilités durables » avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun. En effet, vélo et transports en commun sont très complémentaires, lorsque les usagers pratiquent la multimodalité ou par temps de pluie, lequel rend les déplacements à vélo pénibles et dangereux.

Amendement N° 416 au texte N° 1974 - Article 27 (Retiré)

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

Amendement N° 3338 au texte N° 1974 - Après l'article 1er A (Rejeté)

Afin d'assurer une cohérence aux engagements financiers de l'AFIFT, il est proposé de soumettre le vote du budget d'investissement de l'agence à un avis préalable du Conseil d'orientation des infrastructures. En effet, ce dernier a démontré sa capacité à la fois à déterminer les travaux nécessaires à la conservation et à la construction des infrastructures de transport et à faire le diagnostic réaliste des besoins financiers pour y parvenir.

Amendement N° 3337 au texte N° 1974 - Après l'article 1er A (Rejeté)

Il est proposé d'instaurer un principe de transparence quant aux informations qui doivent être communiquées aux membres du conseil d'administration de l'AFITF. Si les représentants de l'État qui en sont membres possèdent éventuellement ces informations, tel n'est pas le cas des parlementaires, élus locaux et personne qualifiée qui doivent alors voter aveuglément des décisions financières conséquentes. Le présent amendement entend mettre fin à cette pratique en imposant aux services concernés la communication de l'ensemble des informations dont ils disposent aux membres du conseil d'administration préalablement au vote de la décision.

Amendement N° 223 au texte N° 1974 - Après l'article 1er A (Rejeté)

Créé par un décret du 26 novembre 2004, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public administratif (EPA) chargé d'apporter la part de l'État dans le financement des infrastructures de transport. D'après les données de la direction du budget de 2017, les ressources de l'AFITF sont exclusivement composées de ressources fiscales, issues de la taxe due par les concessions d'autoroute, et d'une fraction du produit du relèvement du tarif de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le carburant gazole.

[Amendement N° 28 au texte N° 1974 - Après l'article 1er C \(Rejeté\)](#)

Le code des transports comporte des dispositions relatives aux orientations en ce qui concerne : - le schéma national des infrastructures de transports (article L. 1212-1 et suivants) qui a notamment pour objet de fixer les orientations de l'État concernant l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence, - le schéma national des services de transport (article L. 1212-3-1 et suivants) qui fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt national.

[Amendement N° 827 au texte N° 1974 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

Le principe d'aménagement du territoire consacré dans le projet de loi dispose que : « Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

[Amendement N° 823 au texte N° 1974 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 720 au texte N° 1974 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

Le rapport annexé reste très vague quant aux conditions et au calendrier de l'ensemble des opérations concourant à la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin : tunnel transfrontalier, voies d'accès à l'ouvrage, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Il est seulement indiqué que le Gouvernement retient le scénario 2 proposé par le Conseil d'orientation des transports dans son rapport du 1er

février 2018. S'agissant de la partie nord du CFAL, ce scénario prévoit qu'elle sera lancée entre 2028 et 2032.

Amendement N° 49 au texte N° 1974 - Après l'article 1er E (Rejeté)

Dans les années précédentes, le groupe SNCF s'était fixé comme objectif de réaliser 50 % de son chiffre d'affaire à l'étranger d'ici 2022. Certaines années, plus d'un milliard d'euros a été investi à l'international, et une somme comparable était investie hors du ferroviaire. Dans le même temps, il manque 2 milliards d'euros par an pour régénérer et moderniser le réseau ferré national.

Amendement N° 592 au texte N° 1974 - Article 1er E (Non soutenu)

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire.

Amendement N° 1251 au texte N° 1974 - Article 1er C (Non soutenu)

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

Amendement N° 348 au texte N° 1974 - Article 1er C (Non soutenu)

Cet article inscrit le Conseil d'orientation des infrastructures dans la loi. Il précise sa composition en imposant trois députés et trois sénateurs parmi ses membres afin d'assurer l'aspect démocratique de son activité. Le présent amendement prévoit de renforcer sa composition en ajoutant trois représentants de l'Association des régions de France et trois représentants de l'Assemblée des départements de France. Ils permettraient, tout en valorisant l'aspect démocratique de l'activité, d'apporter une connaissance et une maîtrise des territoires nécessaires pour les questions de mobilité.

Amendement N° 1254 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

Le principe d'aménagement du territoire consacré dans le projet de loi dispose que : « Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une

autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

Amendement N° 1195 au texte N° 1974 - Article 1er C (Non soutenu)

Le Gouvernement souhaite une programmation financière et opérationnelle pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports, ce qui suppose des investissements dans des modes de transport divers, mais aussi dans des sources d'énergie multiples. C'est pourquoi il est proposé d'inclure dans l'inventaire des investissements les réseaux d'alimentation des énergies du transport afin de s'assurer de l'opérationnalité du développement des modalités, notamment celles issues des énergies alternatives nouvelles et à venir.

Amendement N° 824 au texte N° 1974 - Article 1er C (Rejeté)

La programmation des investissements en matière de transports définie par le présent projet de loi doit reposer sur un principe de sincérité budgétaire. Elle implique donc d'être intégralement financée, en s'appuyant sur un équilibre entre les recettes disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. Ce principe de sincérité budgétaire n'est à ce jour par garanti. Pour preuve, le budget de l'AFITF voté en début d'année 2019 fait déjà apparaître un écart de 200 millions d'euros en moins par rapport au montant inscrit dans le projet de loi.

Amendement N° 1265 au texte N° 1974 - Après l'article 34 bis (Rejeté)

Le Conseil d'État, dans une décision CE n°402251 du 29 juin 2018 applique, aux contrats de délégation de service public des remontées mécaniques, les règles générales « relatives aux conditions financières du retour des biens nécessaires au fonctionnement du service public dans le patrimoine de la personne publique délégante » alors que pour une vingtaine d'exploitants historiques, l'application de règles plus favorables paraît recherchée.

Amendement N° 32 au texte N° 1974 - Article 5 (Adopté)

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne. Le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain. Certes, en vertu de la hiérarchie des normes en cours, il n'ont pas vocation à l'être.

[Amendement N° 114 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 32 bis \(Retiré\)](#)

Dans le transport public de voyageurs, une des problématiques rencontrée en matière de lutte contre la fraude est celle des contrevenants qui déclarent une fausse adresse ou qui font état d'un document dont l'adresse qui y est mentionnée est erronée, ce qui empêche donc de retrouver ces personnes pour recouvrer les amendes. La loi du 22 mars 2016, dite Savary-Leroux, a notamment rendu obligatoire en créant l'article L. 2241-10 du Code des transports la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide.

[Amendement N° 37 rectifié au texte N° 1974 - Après l'article 32 bis \(Retiré\)](#)

Dans le transport public de voyageurs, une des problématiques importantes rencontrée en matière de lutte contre la fraude est celle des contrevenants déclarant une fausse adresse ou faisant état de documents portant une adresse erronée, ce qui ne permet pas de les retrouver pour recouvrer les amendes. La loi du 22 mars 2016 dite Savary-Leroux, entre autres mesures pour améliorer la lutte contre la fraude, a notamment rendu obligatoire, en créant l'article L. 2241-10 du code des transports, la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide.

[Amendement N° 1290 au texte N° 1974 - Après l'article 22 \(Retiré\)](#)

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis chaque année 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, les règles relatives à la construction d'emplacements de stationnements pour vélos dans les copropriétés des immeubles bâtis doivent être assouplies.

[Amendement N° 1279 au texte N° 1974 - Après l'article 21 B \(Rejeté\)](#)

Pendant les débats en Commission du développement durable de l'Assemblée nationale relatifs à l'accès pour les cyclistes aux « chemins de halage » bordant les cours d'eau domaniaux, des préoccupations relatives à la responsabilité civile des gestionnaires et exploitants du domaine public ont été soulevées. Il convient de rappeler que la responsabilité du gestionnaire ou de l'exploitant d'un ouvrage public ne peut être engagée par un usager que pour « défaut d'entretien normal de l'ouvrage ».

[Amendement N° 924 au texte N° 1974 - Après l'article 21 B \(Non soutenu\)](#)

Les chemins de halage, qui servaient jadis à tirer les bateaux le long des canaux de navigation, à l'aide de charrettes tirées par des animaux ou de tracteurs, sont toujours larges et souvent bien entretenus. Ils constituent un patrimoine paysager de grande qualité, dont l'intérêt touristique n'est pas suffisamment exploité. Il est souhaitable, pour cela, que les cyclistes puissent les emprunter et bénéficier ainsi de la servitude dite « de halage ». Ces chemins de halage pourraient ainsi constituer, pour les cyclotouristes, une véritable destination de vacances et de découverte.

Amendement N° 290 au texte N° 1974 - Après l'article 21 B (Non soutenu)

Les chemins de halage, qui servaient jadis à tirer les bateaux le long des canaux de navigation, à l'aide de charrettes tirées par des animaux ou de tracteurs, sont toujours larges et souvent bien entretenus. Ils constituent un patrimoine paysager de grande qualité, dont l'intérêt touristique n'est pas suffisamment exploité. Il est souhaitable, pour cela, que les cyclistes puissent les emprunter et bénéficier ainsi de la servitude dite « de halage ». Ces chemins de halage pourraient ainsi constituer, pour les cyclotouristes, une véritable destination de vacances et de découverte.

Amendement N° 1278 au texte N° 1974 - Après l'article 21 B (Rejeté)

Les chemins de halage, qui servaient jadis à tirer les bateaux le long des canaux de navigation, à l'aide de charrettes tirées par des animaux ou de tracteurs, sont toujours larges et souvent bien entretenus. Ils constituent un patrimoine paysager de grande qualité, dont l'intérêt touristique n'est pas suffisamment exploité. Il est souhaitable, pour cela, que les cyclistes puissent les emprunter et bénéficier ainsi de la servitude dite « de halage ». Ces chemins de halage pourraient ainsi constituer, pour les cyclotouristes, une véritable destination de vacances et de découverte.

Amendement N° 310 au texte N° 1974 - Après l'article 22 (Retiré)

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis chaque année 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, les règles relatives à la construction d'emplacements de stationnements pour vélos dans les copropriétés des immeubles bâtis doivent être assouplies.

Amendement N° 219 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Il paraît utile de prendre en compte de manière plus systématique l'usure des routes, constatée plus nettement dans certains territoires et doivent ainsi faire

l'objet d'un entretien plus régulier. Tel est notamment le cas des routes des territoires de montagne qui connaissent une usure plus rapide.

Amendement N° 1208 au texte N° 1974 - Après l'article 28 ter (Rejeté)

Actuellement, le parc des flottes d'entreprises est diésélisé à hauteur de 90 %. Si l'on souhaite promouvoir et généraliser les énergies renouvelables, il est nécessaire d'aider les entreprises à remplacer leurs véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par ceux fonctionnant aux énergies renouvelables. Le Superéthanol-E85 contient entre 65 % et 85 % de bioéthanol, le principal avantage de celui-ci est son empreinte carbone. Il réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 % en moyenne en Europe par rapport à l'essence fossile, de plus sa combustion à l'avantage de n'émettre aucune particule.

Amendement N° 48 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

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

Amendement N° 1192 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

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

Amendement N° 654 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Cet amendement vise à modifier le projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il convient de prendre en compte la spécificité des territoires de montagne et ses difficultés d'accessibilité et de mobilité.

Amendement N° 1207 au texte N° 1974 - Après l'article 28 ter (Rejeté)

Promouvoir les énergies renouvelables c'est aussi pouvoir aider les entreprises à remplacer leurs véhicules qui fonctionnent aux énergies fossiles, par des véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables. Le Superéthanol-E85 contient entre 65 % et 85 % de bioéthanol, le principal avantage de celui-ci est son empreinte carbone. Il réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 % en moyenne en Europe par rapport à l'essence fossile, de plus sa combustion à l'avantage de n'émettre aucune particule.

Amendement N° 254 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 593 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km.

Amendement N° 17 au texte N° 1974 - Article 1er A (Adopté)

Aujourd'hui, certains territoires se trouvent à plus de 12 heures aller-retour de Paris par la route et à 14 heures aller-retour par le train et sont tout aussi éloignés de leur capitale régionale. Ainsi, dans le département du Cantal, la ville d'Aurillac se trouve à 9 heures aller-retour de Lyon par la route et à 11 heures aller-retour par le train. Cet enclavement s'est profondément aggravé en trente ans avec la suppression des trains directs, des trains de nuit et l'absence de travaux importants sur les liaisons routières depuis 15 ans.

Amendement N° 347 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales fait partie des cinq programmes d'investissement prioritaires mis en place par le texte. Il doit permettre de lutter contre la désertification des campagnes en améliorant leur accès et les mobilités en leur sein. Le texte prévoit un aménagement des itinéraires existants au profit de cette mobilité. Il convient de préciser que ces aménagements sont effectués sur routes départementales et nationales. Ces routes forment un maillage important qui suffit à relier les territoires mais elles nécessitent de grands aménagements et ainsi de gros investissements.

Amendement N° 864 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 - 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière

retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

[Amendement N° 200 au texte N° 1974 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Le sous-investissement chronique de l'État dans les infrastructures routières a créé un tel retard dans les indispensables travaux d'entretien et d'aménagement que même l'effort indéniable que représente l'augmentation des crédits consacrés par l'AFITF au réseau routier ne saurait le rattraper avant de trop longues années. Sur le réseau des routes nationales non concédées, ce sont les régions et les autres collectivités qui, de plus en plus, doivent s'impliquer financièrement pour la sécurité des voies, le désenclavement des territoires isolés ou le désengorgement des agglomérations.

[Amendement N° 586 au texte N° 1974 - Article 1er A \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne.

[Amendement N° 640 au texte N° 1974 - Article 1er A \(Retiré\)](#)

Notre pays est l'un des mieux desservi par les lignes ferroviaires. Il convient donc de les utiliser pour désengorger les routes du transport de marchandises par camions alors que le fret ferroviaire est au contraire en baisse constante depuis des années. Cela aura des répercussions positives en terme de sécurité routière et de développement durable. De plus, cela aura aussi un impact économique prépondérant pour nos usines produisant des trains. Or, cet alinéa propose d'engager une politique incitative uniquement en ce qui concerne le développement du transport fluvial. C'est pourquoi, le présent amendement propose d'inclure également le fret ferroviaire.

[Amendement N° 481 au texte N° 1974 - Article 1er A \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 53 par les mots :« , ainsi que des

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

Amendement N° 357 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement prévoit de faire entrer le développement d'infrastructures de recharge électriques pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans une enveloppe destinée à aider les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Cet amendement entre dans une enveloppe de 50 millions d'euros chargée d'accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés. Il prévoit d'agréments cette enveloppe du développement du réseau de bornes de recharge afin de permettre l'utilisation quotidienne de ces modes de transport moins polluants.

Amendement N° 572 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne.

Amendement N° 649 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Cet amendement vise à modifier le projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il convient de prendre en compte la spécificité des territoires de montagne et ses difficultés d'accessibilité et de mobilité.

Amendement N° 807 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

À l'étranger certains trains de nuit ont montré qu'ils peuvent fonctionner à l'équilibre budgétaire. En France l'ARAFER a émis des doutes sur la séparation comptable des activités SNCF et plus récemment sur des incohérences relevées dans les informations transmises par l'opérateur sur les trains de nuit. En 2016 l'Audit d'Intercités s'était déjà interrogé sur le calcul de certaines charges. Depuis, plusieurs régions Autorités Organisatrices des Transports ont elles aussi dénoncé l'opacité des coûts des prestations du groupe SNCF.

Amendement N° 1276 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement a pour objectif d'augmenter le montant des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied. En effet, les 50 millions d'euros par an sur 7 ans prévus dans le rapport du Gouvernement ne sont pas suffisants pour que la part modale du vélo atteigne 9 % d'ici 2024. Le présent amendement fixe donc à 200 millions d'euros par an le montant des appels à projets.

Amendement N° 576 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

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

Amendement N° 574 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ;).

Amendement N° 40 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire.

Amendement N° 860 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 478 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents

aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ;).

Amendement N° 3398 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manoeuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des noeuds ferroviaires.

Amendement N° 18 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 46 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 479 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la

montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 582 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ;).

Amendement N° 651 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il convient de prendre en compte la spécificité des territoires de montagne et ses difficultés d'accessibilité et de mobilité.

Amendement N° 589 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à inclure les travaux de sécurisation dans les opérations de désenclavement. Compléter la première phrase de l'alinéa 53 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs ».

Amendement N° 43 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion, que leur voiture. Souvent, chaque foyer dispose de deux voitures, n'ayant pas d'autres choix. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un très important budget et en plus de cela l'État ne leur apporte aucune réponse pour améliorer leurs conditions de transports qui conditionnent leur quotidien. Certaines zones du territoires et leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent.

Amendement N° 813 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

L'institution France Stratégie dans son rapport de février 2019 évalue le coût de la tonne de CO2 à 250 € en 2030. Elle indique que tout dispositif permettant de réduire les émissions à un coût qui lui est inférieur « fait sens », par exemple

quand il s'agit de développer les transports publics. À l'opposé, en 2018 le rapport Spinetta a préconisé de fermer des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire ou encore de favoriser l'aérien plutôt que le train pour les longues distances, en « oubliant » de comparer le coût carbone des différentes mobilités.

Amendement N° 477 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 21, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter l'alinéa 22 par les mots :« et de montagne ».

Amendement N° 41 au texte N° 1974 - Article 1er A (Tombe)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire.

Amendement N° 44 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Certains départements, en particulier en zone de montagne, cumulent les handicaps d'enclavement, se trouvant à la fois éloignés de Paris et de leur capitale régionale. Ils souffrent d'un retard d'investissement qui a parfois conduit à aggraver leur situation d'enclavement. C'est pourquoi, le présent amendement prévoit qu'ils bénéficieront d'une attention particulière et qu'il convient d'investir prioritairement dans ces départements. Compléter l'alinéa 54 par les mots :« , en accordant une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement ».

Amendement N° 42 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion, que leur voiture. Souvent, chaque foyer dispose de deux voitures, n'ayant pas d'autres choix. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un très important budget et en plus de cela l'État ne leur apporte aucune réponse pour améliorer leurs conditions de transports qui conditionnent leur quotidien. Certaines zones du territoires et

leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent.

Amendement N° 875 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 110 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Amendement de précision visant à intégrer le transport ferroviaire comme acteur du transport de fret, en plus du transport fluvial. Compléter l'alinéa 6, par les mots :« et ferroviaire. »

Amendement N° 579 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 53 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs ».

Amendement N° 36 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Le fret ferroviaire présente une alternative très efficace au transport routier de marchandises, aussi bien sur les aspects d'accidentologie et de congestion que sur les aspects environnementaux. Une politique ambitieuse pour redonner à ce mode la place qu'il occupait au milieu du XXème siècle est une nécessité absolue pour réduire l'impact environnemental du transport de marchandises.

Amendement N° 3399 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation

des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manoeuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des noeuds ferroviaires.

Amendement N° 204 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à inscrire ces aménagements au titre des projets retenus par le scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). En effet, plus de vingt points noirs ont pourtant été identifiés depuis 2012 par la DREAL d'Auvergne-Rhône-Alpes. Son seul axe structurant et stratégique de l'Ardèche, la RN 102, traverse ce territoire d'ouest en est, reliant le sud du Massif central à la vallée du Rhône et constitue pour de nombreux habitants la seule possibilité de traverser leur département ou de rejoindre l'A7 ou l'A 75.

Amendement N° 1164 au texte N° 1974 - Article 1er A (Retiré)

Le présent amendement propose de réintroduire une mention explicite de l'achèvement souhaité de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase, étonnement absent du tableau 6 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) remis au Gouvernement le 1er février 2018. Il s'agit pourtant à l'évidence d'une opération concourant à l'amélioration des déplacements du quotidien, objectif affiché par ce projet de loi mais qu'il convient de traduire concrètement. Au-delà des paroles, seuls les actes se mesurent. La finalisation de ce projet est attendu par tout un territoire.

Amendement N° 867 au texte N° 1974 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 - 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 - 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 341 au texte N° 1974 - Article 1er A (Non soutenu)

L'A45 est un projet qui est à l'étude depuis plus de 30 ans et dont l'utilité n'avait jamais été remise en cause quel que soit le Gouvernement en place. C'est dans ce cadre que le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon, et que le projet a été

déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Le dossier a ainsi franchi toutes les étapes de procédure, preuve de sa solidité.

[Amendement N° 428 au texte N° 1974 - Article 31 \(Rejeté\)](#)

L'article 31 intègre plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents sur la route et ainsi sauver davantage de vie et la mesure proposée, visant à modifier le code des transports s'inscrit dans cette démarche. Dans un contexte de progression continue du niveau d'exigence de sécurité et fort des opportunités offertes par les systèmes de vidéo protection dont elle dispose, les transporteurs souhaitent pouvoir utiliser les images qui sont issues de ces systèmes dans le cadre de la prévention et l'analyse des accidents de transport.

[Amendement N° 2919 au texte N° 1974 - Article 31 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement a pour objet de faire de la conduite sous l'emprise de médicaments classés comme dangereux pour la conduite par la réglementation un délit au même titre que la conduite sous l'emprise de stupéfiants. L'amendement vise les médicaments classés en niveau 3 par l'arrêté du ministre des affaires sociales en date du 13 mars 2017 et qui sont identifiables sur l'emballage du médicament par un pictogramme de couleur rouge indiquant clairement « Attention, danger : ne pas conduire ». Aucune sanction n'est actuellement prévue en cas de violation de cette interdiction.

[Amendement N° 2917 au texte N° 1974 - Article 31 \(Rejeté\)](#)

L'article L. 221-6-1 du code pénal punit de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur « lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 », c'est-à-dire en cas de faute simple.

[Amendement N° 2916 au texte N° 1974 - Article 31 \(Rejeté\)](#)

L'article L. 221-6-1 du code pénal punit de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur « lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 », c'est-à-dire en cas de faute simple. Se faisant, il rattache la qualification de l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule à moteur auteur d'une faute simple au cas général de l'homicide involontaire défini par l'article L. 221-6 du code pénal.

[Amendement N° 2918 au texte N° 1974 - Article 31 \(Rejeté\)](#)

L'article L. 221-6-1 du code pénal punit de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende l'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur « lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 », c'est-à-dire en cas de faute simple.

Amendement N° 1476 au texte N° 1974 - Après l'article 31 (Non soutenu)

Le présent amendement vise à garantir aux conducteurs de voitures, motos, vélos ou tout autre moyen de transport la liberté de se filmer afin de faire valoir ses droits en cas d'incident ou d'accident. De nombreux pays ont d'ores et déjà démocratisé l'usage des caméras embarquées, dites dashcams, afin de garantir aux usagers de la route la possibilité de s'appuyer sur des preuves irréfutables en cas de litige. Cela permet d'améliorer la sécurité juridique des personnes souhaitant prouver leur bonne foi, mais aussi, à terme, leur sécurité tout court, grâce à l'intériorisation des bonnes pratiques.

Amendement N° 9 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Rejeté)

Cet amendement vise à apporter plusieurs précisions : – tout d'abord que l'obligation s'applique aux transports en commun de personnes et non pas à l'ensemble des services – ensuite que l'équipement n'est pas forcément lié au véhicule mais doit être disponible pour le conducteur (possibilité d'utiliser une application mobile) – enfin que les prestations de transport en commun soumises à l'obligation d'équipement d'un dispositif d'information signalant la présence d'un passage à niveau sont définies par arrêté.

Amendement N° 430 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Rejeté)

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Amendement N° 303 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Non soutenu)

Cet amendement propose que les conducteurs professionnels des transports routiers puisse utiliser leur compte personnel de formation pour financer les stages de récupération de points. S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non.

Amendement N° 112 au texte N° 1974 - Article 32 ter (Rejeté)

Alors que le dispositif des caméras-piétons a déjà fait ses preuves pour apaiser les tensions avec le public, les agents de sécurité privée pourraient valablement en être équipés. Cet outil fournit en outre des preuves du bon comportement de l'agent de sécurité : preuves encore plus nécessaires dans les cas où l'agent de sécurité est amené à utiliser une arme. À titre expérimental, l'utilisation des caméras-piétons pourrait donc être étendue à ces agents munis d'une mission de sécurité publique.

Amendement N° 761 au texte N° 1974 - Article 32 ter (Rejeté)

Le dispositif expérimental proposé à cet article permettant aux agents assermentés de procéder à des enregistrements audiovisuels par caméras individuelles dans les transports en commun, doit être encouragé. Aussi, dans le contexte actuel de lutte contre le terrorisme, cet amendement propose d'allonger la durée de conservation des images à 24 mois, au lieu de 6 mois. Cette durée devra être harmonisée pour la conservation des images de tous les dispositifs de captation similaires.

Amendement N° 2251 au texte N° 1974 - Après l'article 32 ter (Rejeté)

S'ils sont généralement armés, les agents de la Suge et du GPSR sont régis par des règles bien plus restrictives, quant à l'usage de leurs armes létales, que les policiers nationaux ou municipaux. En effet, leur usage n'est autorisé qu'en cas de légitime défense, c'est-à-dire si leur intégrité physique est directement visée, alors que les policiers peuvent utiliser leurs armes à feu dans deux autres situations introduites en droit français après les attentats de 2015 : la « légitime défense élargie » et le « périple meurtrier ».

Amendement N° 2255 au texte N° 1974 - Après l'article 32 ter (Rejeté)

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 a enrichi l'article L. 2241-5 du code des transports en permettant aux agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbal le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal, à savoir la vente à la sauvette alors qu'il ne pouvait être constaté que par les forces de police ou de gendarmerie.

Amendement N° 763 au texte N° 1974 - Après l'article 32 bis (Rejeté)

A ce jour, lorsqu'un contrevenant fraude dans les transports en commun et qu'il n'est pas en mesure de payer immédiatement l'amende, les agents assermentés de l'exploitant du service de transport, les agents de la Surveillance Générale (SUGE) sur le réseau ferroviaire SNCF ou les agents du Groupe de protection et

de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP sont habilités à relever l'identité et l'adresse du contrevenant.

Amendement N° 2256 au texte N° 1974 - Après l'article 32 ter (Rejeté)

L'article premier de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 autorise les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à des palpations de sécurité sous certaines conditions : « en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou lorsqu'un périmètre de protection a été institué ». Ces palpations de sécurité ne peuvent être effectuées qu'avec « le consentement exprès des personnes ».

Amendement N° 108 au texte N° 1974 - Après l'article 33 (Rejeté)

L'article L114-2 du code de la sécurité intérieure liste les fonctions sensibles pour lesquelles le salarié pressenti d'une entreprise de transport publics de personnes ou de transport de marchandises dangereuses pressenti peut faire l'objet d'une enquête administrative afin de vérifier si la personne concernée est compatible avec la sûreté des personnes et des biens.

Amendement N° 306 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Rejeté)

Cet amendement vise à préciser que l'obligation s'applique aux transports en commun de personnes et non pas à l'ensemble des services et que l'équipement n'est pas forcément lié au véhicule mais doit être disponible pour le conducteur (possibilité d'utiliser une application mobile). Il précise également que les prestations de transport en commun soumises à l'obligation d'équipement d'un dispositif d'information signalant la présence d'un passage à niveau sont définies par arrêté.

Amendement N° 1098 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Rejeté)

Il n'est pas rare, sur les petites routes départementales et communales, de se retrouver face à des véhicules à gros gabarit en difficulté face à un pont, dans une rue étroite ou un virage serré, parce qu'ils se sont engagés sur des voies totalement inappropriées, faute d'un renseignement de navigation pertinent. Au mieux, les usagers de la route en sont quittes pour un blocage et une grosse pagaille. Au pire, des accidents, aux conséquences parfois dramatiques, peuvent résulter de ces situations.

Amendement N° 431 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Rejeté)

Cet amendement propose pour les conducteurs professionnels des transports routiers la possibilité d'utiliser le compte personnel de formation pour financer la réalisation de stages de récupération de points. S'il est indéniable que le

Le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

Amendement N° 762 au texte N° 1974 - Article 32 ter (Rejeté)

Le dispositif expérimental proposé à cet article permettant aux agents assermentés de procéder à des enregistrements audiovisuels par caméras individuelles dans les transports en commun, doit être encouragé. Aussi, dans le contexte actuel de lutte contre le terrorisme, cet amendement propose d'allonger la durée de conservation des images à 12 mois, au lieu de 6 mois.

Amendement N° 313 au texte N° 1974 - Après l'article 31 bis (Rejeté)

La Loi Consommation du 17 mars 2014 a permis aux automobilistes de gagner de nouveaux droits d'indépendance vis-à-vis de leur société d'assurance en cas de sinistre. Cependant, de véritables obstacles à l'opérationnalité de la loi sont observés. En effet, lors d'un sinistre automobile, la société d'assurance mandate un expert automobile, qui évalue alors les coûts de la réparation, sans engager de dialogue réellement contradictoire avec le réparateur.

Amendement N° 305 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer l'article 33ter qui instaure une obligation d'équipement des véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un transport public collectif de personnes en GPS afin de détecter les passages à niveaux. Les services réguliers de transport de voyageurs empruntent des itinéraires déterminés et faisant l'objet d'une reconnaissance préalable obligatoire par les conducteurs et pour lesquels la présence de passages à niveaux est connue. En outre, les itinéraires alternatifs permettant d'éviter les passages à niveaux sont privilégiés lorsque cela est possible.

Amendement N° 1967 au texte N° 1974 - Article 33 ter (Rejeté)

Cette disposition adoptée en commission demande aux AO de services publics réguliers de transport de rechercher des itinéraires alternatifs afin de réduire le nombre de franchissement de passages à niveau. Il apparaît incompréhensible qu'au lieu d'investir davantage dans la sécurité des passages à niveau, l'État impose aux opérateurs de transport de les éviter autant que faire se peut.

Amendement N° 2254 au texte N° 1974 - Après l'article 33 (Rejeté)

L'article L114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que « l'employeur peut décider, à titre conservatoire et pendant la durée strictement nécessaire à la mise en œuvre des suites données au résultat de l'enquête qui lui est communiqué par l'autorité administrative, de retirer le salarié de son emploi, avec maintien du salaire ». Il convient de faire en sorte, par cet amendement, que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre le salarié dont l'enquête administrative aurait révélé que celui-ci peut faire peser une menace sur les infrastructures ou les usagers.

Amendement N° 111 au texte N° 1974 - Article 32 ter (Rejeté)

Cet amendement propose une extension de l'utilisation des caméras-piétons pour les agents des douanes. Les douanes exercent des missions de surveillance du territoire et de ses points d'entrée, de lutte contre les trafics illicites et de contrôle de personnes ainsi que de marchandises, par nature souvent sensibles. Dans le cadre de ses missions de contrôle et de lutte contre les trafics et la criminalité organisée, la douane est exposée, au même titre que les services de police et les unités de gendarmerie, aux agressions physiques et verbales de ses agents dans l'exercice de leurs fonctions ainsi qu'à la dégradation ou destruction de ses biens.

Amendement N° 113 au texte N° 1974 - Après l'article 32 ter (Rejeté)

Investis d'une mission de sûreté, les agents privés de sécurité sont susceptibles d'être confrontés à des situations où ils devront faire usage de moyens de coercition, ne serait-ce que pour se défendre face à des individus qui perturbent la tranquillité des lieux sur lesquels ils exercent, mais face à des situations difficiles et à des individus mal intentionnés, l'usage de la parole ou de la seule force physique peut se révéler d'un faible recours, surtout s'ils sont pris pour cibles en tant que marqueurs d'une forme d'autorité. Sans vouloir généraliser le port d'arme.

Amendement N° 2943 au texte N° 1974 - Après l'article 6 (Retiré avant séance)

L'article L. 1113-1 du code des transports imposent aux autorités organisatrices d'accorder des réductions tarifaires, d'au moins 50 %, sur leurs titres de transport aux personnes bénéficiant d'aides sociales. Cet avantage permet ainsi aux usagers en situation précaire de se déplacer. Toutefois, cet avantage est également consenti aux étrangers en situation irrégulière qui n'ont pourtant ni vocation à entrer sur le territoire national ni, évidemment, à y demeurer.

Amendement N° 2926 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour Ile-de-France Mobilités, en des projections financières, comptables, et statistiques

indispensables pour que les élus en charge de la politique de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement du réseau francilien. Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM.

Amendement N° 2925 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge des politiques de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement des réseaux de transports publics urbains. Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM.

Amendement N° 1947 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Dégradation de l'offre de service, saturation des réseaux, qualité amoindrie, pression fiscale supplémentaire sur les entreprises du territoire, tel est le revers de la médaille de la gratuité dans les transports. Dans un contexte de crise sociale profonde, la solution ne consiste pas à supprimer le signal prix du coût des transports pour la collectivité, mais à garantir une offre adaptée à chacun, dans un esprit de solidarité et de justice sociale. En effet, une large partie de la population est en mesure de s'offrir l'accès aux services de transport, dont le coût est déjà en partie pris en charge par la collectivité.

Amendement N° 2942 au texte N° 1974 - Après l'article 6 (Retiré avant séance)

Amendement rédactionnel qui acte le changement de nom du « Syndicat des Transports d'Ile-de-France » (STIF) en « Ile-de-France Mobilités » opéré par l'article premier du présent projet de loi à l'article L. 1241-1 du code des transports. À la première phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, les mots : « du Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « de l'établissement public Île-de-France Mobilités ».

TEXTE N°1908 « Énergie et climat »

Amendement N° CD33 au texte N° 1908 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi repousse de 2025 à 2035 l'objectif de réduire la part du nucléaire à 50 % dans la production d'électricité du fait de l'incompatibilité des

objectifs climatiques avec la baisse de la part du nucléaire à 50 % en 2025. Il convient de s'assurer à travers cet amendement qu'en 2035, cet objectif de réduire la part du nucléaire à 50 % dans la production d'électricité soit compatible avec les objectifs climatiques fixés par l'État.

[Amendement N° CD64 au texte N° 1908 - Article 2 \(Tombe\)](#)

La lutte contre le réchauffement climatique constitue le défi d'une génération. Réussir dans cette lutte est une exigence qui requiert méthode et pragmatisme. Nos efforts en matière énergétique doivent être tournés en priorité vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit là de l'indicateur pertinent pour évaluer l'efficacité de notre action contre le réchauffement climatique. Le présent amendement propose donc de faire mention explicite de cet indicateur décisif dans les travaux d'évaluation de la politique gouvernementale en la matière. A la lumière d'un objectif clair, mesurable et incontestable, l'évaluation sera nette.

[Amendement N° 1954 au texte N° 1974 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

La question du partage des voies de circulation est cruciale pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage par rapport aux déplacements individuels en voiture. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, l'usage de ces voies réservées par des véhicules à très faibles émissions mais ne disposant que d'une seule personne à son bord peut engendrer une sur fréquentation de ces voies au détriment des transports en commun qui disposent de contraintes d'heures d'arrivée.

[Amendement N° 1201 au texte N° 1974 - Article 18 \(Tombe\)](#)

Les trottinettes électriques se développent et se multiplient sur l'ensemble du territoire. Les problèmes rencontrés sont nombreux, les engins sont délaissés n'importe où, les piétons sont très souvent confrontés et dérangés par la présence de ces engins. Les différentes applications de trottinettes électriques doivent faire le maximum pour sensibiliser ses utilisateurs. Lorsqu'une commune prend des mesures, afin de réguler et permettre la coexistence entre ces engins et les piétons, si elle constate que les entreprises proposant ces trottinettes ne respectent pas les prescriptions définies, la commune peut retirer l'agrément octroyé à cette entreprise.

[Amendement N° 304 au texte N° 1974 - Article 22 \(Rejeté\)](#)

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.

Amendement N° 311 au texte N° 1974 - Après l'article 22 (Retiré)

Le présent amendement vise à reconnaître à tout propriétaire ou locataire d'un immeuble déjà bâti disposant de parties communes d'une superficie suffisante, le droit d'installer à ses frais des infrastructures permettant le stationnement des vélos. La superficie minimale des parties communes éligibles est fixée par décret en Conseil d'État. De plus, un défaut d'usage pendant plus d'un an entraînera le retrait des aménagements.

Amendement N° 297 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

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.

Amendement N° 1286 au texte N° 1974 - Article 22 (Rejeté)

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.

Amendement N° 1295 au texte N° 1974 - Article 22 ter (Non soutenu)

Le présent amendement vise à améliorer l'article adopté au Sénat. Le besoin et la faisabilité sont réputés avérés lorsqu'il existe des orientations des plans de mobilité et de mobilité rurale, un schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ou un schéma national vélo. En effet, lorsque ces plans prévoient des voies cyclables, leur élaboration a donc déjà été l'occasion d'évaluer la faisabilité de ces aménagements.

Amendement N° 55 au texte N° 1974 - Après l'article 23 (Rejeté)

En France, près de 6000 stations-service de proximité approvisionnent quotidiennement des millions d'automobilistes dans tous les territoires. Ce maillage constitue aujourd'hui une opportunité incontestable pour permettre à chacun d'accéder à de nouvelles énergies, plus vertueuses sur le plan environnemental. Alors que le Gouvernement envisage de développer massivement la filière électrique et de multiplier par 4 le nombre de points de recharges publics pour véhicules d'ici à 2022, il apparaît nécessaire de s'appuyer sur le réseau de distribution existant pour permettre à chacun de bénéficier de cette technologie d'avenir.

[Amendement N° 234 au texte N° 1974 - Après l'article 22 bis \(Retiré\)](#)

L'article L. 228-2 du Code de l'environnement dispose qu' « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, il doit être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». Aujourd'hui, les cheminements mixtes se développent sans aucune réglementation et en dehors du respect des règles du code de la route.

[Amendement N° 340 au texte N° 1974 - Article 22 bis C \(Retiré\)](#)

Les dispositions proposées par le présent amendement sont un complément nécessaire aux modifications introduites à l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui ne concernent que les bâtiments neufs, et non pas les bâtiments existants. Elles ajoutent le caractère sécurisé des stationnements qui doivent être réalisés lorsque des travaux sont entrepris sur des parcs de stationnement existants. Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant : « 1° bis La même phrase est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

[Amendement N° 276 au texte N° 1974 - Après l'article 23 \(Rejeté\)](#)

Malgré une dynamique de disparition enclenchée depuis plus de 30 ans, les stations services de proximité représentent aujourd'hui encore près de 6 000 points de distribution et approvisionnent quotidiennement des millions d'automobilistes. Véritables commerces de proximité grâce à la diversification de leur activité (dépôt de pain, relais colis, démarches administratives, etc.), elles contribuent au désenclavement des territoires. Alors que les pouvoirs publics envisagent de développer à grande échelle le recours aux énergies propres.

[Amendement N° 647 au texte N° 1974 - Article 22 bis A \(Non soutenu\)](#)

L'apprentissage de l'usage du vélo est une bonne chose pour renforcer la pratique du vélo chez les enfants mais aussi les conditions de sécurité de cette activité. Mais cet apprentissage ne doit pas devenir une obligation qui rajouterait des contraintes démesurées aux collectivités ou aux associations qui assurent l'extra-scolaire ou le périscolaire, et ce, d'autant plus que cet article ne fait état de la façon dont sera financée cette mesure. Le présent amendement propose ainsi d'inclure un caractère facultatif à la mesure.

[Amendement N° 339 au texte N° 1974 - Article 22 bis A \(Retiré\)](#)

Cet amendement permet de maintenir le principe d'un apprentissage à l'école des déplacements à vélo pour tous les élèves entrant dans l'enseignement secondaire, tout en ajustant le dispositif aux modalités de mise en œuvre du futur programme gouvernemental du « savoir rouler à vélo », tel qu'il a été décrit par Madame la Ministre lors de la séance publique du 26 mars dernier au Sénat. Rédiger ainsi l'alinéa 3 :« Cet enseignement peut avoir lieu sur tous les temps de la vie scolaire, périscolaire et extrascolaire. Toutefois, le contrôle des acquis doit obligatoirement être réalisé sur le temps scolaire. »

[Amendement N° 337 au texte N° 1974 - Article 22 bis A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet de maintenir le principe d'un apprentissage à l'école des déplacements à vélo pour tous les élèves entrant dans l'enseignement secondaire, tout en ajustant le dispositif aux modalités de mise en œuvre du futur programme gouvernemental du « savoir rouler à vélo », tel qu'il a été décrit par Madame la Ministre lors de la séance publique du 26 mars dernier au Sénat.

[Amendement N° 367 au texte N° 1974 - Article 22 ter \(Retiré\)](#)

Cet amendement, remanié à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat, vient étendre les dispositions prévues à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, relatives aux voies urbaines, aux voies interurbaines, ce qui conduira notamment à concrétiser les objectifs de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines, ce qui est très positif.

[Amendement N° 1293 au texte N° 1974 - Après l'article 22 bis \(Non soutenu\)](#)

L'existence de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions

administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements afin d'améliorer le dispositif existant. Le présent amendement vise à tenir compte des échanges qui ont eu lieu en Commission du développement durable.

Amendement N° 365 au texte N° 1974 - Après l'article 22 bis (Retiré)

L'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Amendement N° 370 au texte N° 1974 - Après l'article 23 (Rejeté)

L'article 23 prévoit que les bâtiments non résidentiels ou mixtes comportant un parking de plus de 20 places de stationnement devront être équipés d'au moins un point de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables au plus tard au 1er janvier 2025. Dans les zones urbaines, où le foncier est rare, les parkings sont très majoritairement installés en souterrain. Le présent amendement vise à compléter cet article en insérant dans le présent projet un article 23quater intégrant un dispositif visant à assouplir la réglementation qui encadre le déploiement des infrastructures de recharge dans les parkings souterrains.

Amendement N° 291 au texte N° 1974 - Article 22 bis A (Retiré)

Cet amendement vise à développer le « réflexe vélo » chez les jeunes, afin d'inscrire durablement le vélo comme un mode de déplacement régulier pour eux, conformément à la mesure 10 du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018. L'objectif de cette mesure est d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : « pour les enfants : généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6ème à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager »

Amendement N° 1294 au texte N° 1974 - Article 22 ter (Retiré)

Le présent amendement vise à améliorer l'article adopté au Sénat. La mention « hors agglomération » permet en effet d'élargir le dispositif à l'ensemble des voies qui ne sont pas situées en ville, la notion de « voies interurbaines » manquant de clarté. En outre, il est expressément prévu que l'évaluation des besoins et faisabilités sera rendue publique.

Amendement N° 385 au texte N° 1974 - Après l'article 23 (Non soutenu)

En France, près de 6000 stations-service de proximité approvisionnent quotidiennement des millions d'automobilistes dans tous les territoires. Ce maillage constitue aujourd'hui une opportunité incontestable pour permettre à chacun d'accéder à de nouvelles énergies, plus vertueuses sur le plan environnemental. Alors que le Gouvernement envisage de développer massivement la filière électrique et de multiplier par 4 le nombre de points de recharges publics pour véhicules d'ici à 2022, il apparaît nécessaire de s'appuyer sur le réseau de distribution existant pour permettre à chacun de bénéficier de cette technologie d'avenir.

Amendement N° 366 au texte N° 1974 - Après l'article 22 bis (Retiré)

L'existence de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Amendement N° 1273 au texte N° 1974 - Article 25 bis (Rejeté)

Le présent amendement vise à rétablir l'article 25bis dans sa rédaction issue du Sénat, en y ajoutant le superéthanol E85 dans la liste des carburants alternatifs permettant de réduire les émissions. La contribution très significative du Superéthanol E85 à la transition énergétique (réduction de 50 % des émissions nettes de gaz à effet de serre et réduction de 90 % des émissions de particules par rapport à l'essence) doit, en effet, être accompagnée et encouragée puisque grâce à l'homologation des boîtiers de conversion E85, ce carburant est désormais accessible à 90 % du parc automobile fonctionnant à l'essence.

Amendement N° 1292 au texte N° 1974 - Article 22 bis C (Non soutenu)

Les dispositions proposées sont un complément nécessaire aux modifications introduites à l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui ne concernent que les bâtiments neufs, et non pas les bâtiments existants. Elles ajoutent le caractère sécurisé des stationnements qui doivent être réalisés lorsque des travaux sont entrepris sur des parcs de stationnement existants. Cet amendement reprend le sous-amendement introduit par le Gouvernement sur l'article L. 111-5-2.

Amendement N° 364 au texte N° 1974 - Après l'article 22 bis (Retiré)

L'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Amendement N° 926 au texte N° 1974 - Article 22 bis C (Non soutenu)

Les dispositions proposées sont un complément nécessaire aux modifications introduites à l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui ne concernent que les bâtiments neufs, et non pas les bâtiments existants. Elles ajoutent le caractère sécurisé des stationnements qui doivent être réalisés lorsque des travaux sont entrepris sur des parcs de stationnement existants.

Amendement N° 362 au texte N° 1974 - Article 22 bis (Retiré)

Le présent amendement vise à fixer certains principes structurants pour le statut et la réalisation des véloroutes, de manière à leur donner une véritable existence d'itinéraires routiers et assurer une certaine homogénéité dans la qualité, les conditions de sécurité et les services de transports multimodaux desservis par les véloroutes dans tous les territoires. Une telle homogénéité est indispensable à la cohérence globale du schéma national des véloroutes.

Amendement N° 363 au texte N° 1974 - Article 22 bis (Retiré)

Pour répondre à l'objectif de développement des mobilités actives fixé par la présente loi, la région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, doit définir des itinéraires cyclable d'intérêt régional. Ces itinéraires devront cohérents avec les schémas existants au niveau européen et national, départemental et intercommunal. La définition de ces itinéraires permettra la prise en compte des itinéraires dans les SRADET et permettra ainsi leur financement partiel par les Régions.

Amendement N° 1296 au texte N° 1974 - Après l'article 22 ter (Retiré)

A l'occasion de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transports terrestres ou fluviaux de nombreux itinéraires cyclables sont interrompus conduisant à des détours souvent longs et dangereux qui dissuadent les cyclistes et piétons et qui sont donc préjudiciables au développement de la pratique des modes actifs. En outre, le Gouvernement, conscient de cette problématique a mis en place à l'AFITF un fonds destiné à résorber les coupures existantes. Il est donc particulièrement pertinent de ne plus en créer de nouvelles.

Amendement N° 1205 au texte N° 1974 - Article 22 bis (Non soutenu)

Cet amendement vise à permettre à un établissement public de coopération intercommunale ou une commune de ne pas avoir besoin de réviser le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ou communal (PLU), pour créer des pistes dédiées aux véloroutes, afin de permettre une modification simplifiée du PLUi/PLU.

Amendement N° 283 rectifié au texte N° 1974 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le 1er juillet 2018 la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central a été réduite passant de 90 à 80 km/h. Si la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route est un objectif unanimement partagé, cette mesure, décidée sans concertation, ignore les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne : elle est injuste et sera pénalisante pour les habitants des départements qui n'ont pas toujours la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes.

Amendement N° 397 au texte N° 1974 - Article 26 AB (Rejeté)

Le présent amendement prévoit la création d'un dispositif 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 ont prouvé leur efficacité en matière de comportement alimentaire, les citoyens étant mieux informés sur les bonnes habitudes à adopter.

Amendement N° 2589 au texte N° 1974 - Article 26 B (Tombe)

L'article 26 B établit une obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des loueurs et des exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur. Compte tenu du caractère onéreux ainsi que de la faible autonomie des véhicules électriques, l'objectif de cet amendement est d'intégrer les motorisations hybrides essence.

Amendement N° 391 au texte N° 1974 - Article 26 (Tombe)

L'article 26 vise à récompenser les comportements vertueux des salariés par les entreprises. Ainsi, cet article ouvre la possibilité de prise en charge de ces frais de mobilité durable par l'entreprise. Si cet article constitue une avancée positive, il n'en demeure pas moins que les énergies et technologies alternatives pourraient également être promues dans le cadre de ce nouveau dispositif.

Amendement N° 23 au texte N° 1974 - Article 26 B (Tombe)

Les articles 26 A et 26 B établissent pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules, les loueurs de véhicules, ainsi que les exploitants de taxis des pourcentages minimums d'achat de véhicules écologiques lors du renouvellement de leurs flottes de véhicules.

Amendement N° 1298 au texte N° 1974 - Article 26 (Retiré)

Cet amendement vise à rétablir l'article relatif au forfait mobilité durable tel qu'il résultait du projet de loi initial avant son examen au Sénat. En effet, les sénateurs ont étendu au « conducteur ou passager en covoiturage » le bénéfice du forfait mobilité durable. Or, comme son nom l'indique ce forfait vise au développement des mobilités durables en étant l'outil de la transition écologique. Le fait de promouvoir les transports en véhicules motorisés, même dans le cadre du covoiturage, va à l'encontre de cette transition et de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Amendement N° 577 au texte N° 1974 - Article 26 C (Retiré)

Ce projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent : de par sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles. Si les sénateurs ont interpellé le Gouvernement en séance publique sur sa stratégie de verdissement du transport aérien, obtenant de lui la remise d'un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime, rien n'a concrètement été obtenu sur le volet des biocarburants aéronautiques.

Amendement N° 403 au texte N° 1974 - Article 26 A (Non soutenu)

Les articles 26 A et 26 B établissent pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules, les loueurs de véhicules, ainsi que les exploitants de taxis des pourcentages minimums d'achat de véhicules écologiques lors du renouvellement de leurs flottes de véhicules. Pour autant, au-delà des obligations qui sont faites à ces entités en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions (moins de 60 grammes de CO₂/km), il serait utile de compléter ces obligations par un pourcentage équivalent d'acquisition de véhicules à technologies (hybride et hybride rechargeable) et/ou carburants alternatifs (GPL, GNV, ED95, et superéthanol E85).

Amendement N° 2226 au texte N° 1974 - Article 26 (Rejeté)

Cet article prévoit qu'à compter du 1er janvier 2020, l'employeur peut prendre en charge, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que passager en covoiturage sous la

forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Amendement N° 1186 au texte N° 1974 - Article 26 (Rejeté)

Cet article prévoit qu'à compter du 1er janvier 2020, l'employeur peut prendre en charge, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que passager en covoiturage sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Amendement N° 7 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

Amendement N° 39 au texte N° 1974 - Après l'article 26 (Retiré)

La transition énergétique oriente les choix des consommateurs vers des solutions conçues comme respectueuses de l'environnement. Dans cette optique, tout choix suppose un discernement éclairé par une information aussi complète que possible. L'aide à la décision est essentielle, particulièrement lors de l'achat d'un véhicule, objet complexe et onéreux. En effet, l'effort financier du conducteur ne saurait porter sur un modèle de véhicule qui ne lui permettrait pas de circuler partout.

Amendement N° 302 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Cet amendement vise à associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. En effet, les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux

motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 1237 au texte N° 1974 - Article 26 bis (Rejeté)

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

Amendement N° 65 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles.

Amendement N° 2218 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 révisé le dispositif des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE) et dont la mise en place sera obligatoire avant le 31 décembre 2020 pour les collectivités sur le territoire desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

Amendement N° 1233 au texte N° 1974 - Après l'article 27 (Rejeté)

La transition énergétique oriente les choix des consommateurs vers des solutions conçues comme respectueuses de l'environnement. Dans cette optique, tout choix suppose un discernement éclairé par une information aussi complète que possible. L'aide à la décision est essentielle, particulièrement lors de l'achat d'un véhicule, objet complexe et onéreux. En effet, l'effort financier du conducteur ne saurait porter sur un modèle de véhicule qui ne lui permettrait pas de circuler partout.

Amendement N° 417 au texte N° 1974 - Article 27 (Non soutenu)

L'article 27 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air

pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030.

Amendement N° 147 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

Les TPE et PME, acteurs de la mobilité, afin de prévoir et de programmer leurs investissements en matière de renouvellement de parc de véhicules, ont besoin de visibilité dans le temps. L'article 28 du texte tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Or, l'application des interdictions de circuler afférentes doit tenir des évolutions technologiques des motorisations et de la disponibilité du parc de véhicule. Aussi, pour permettre ce renouvellement, cet amendement fixe un calendrier des interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmées pour une durée de 3 ans.

Amendement N° 2180 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 14 au texte N° 1974 - Après l'article 26 (Retiré)

Aujourd'hui, en raison d'un manque de transports en commun, les habitants des zones rurales et péri-urbaines n'ont d'autre alternative que d'utiliser leur véhicule pour se déplacer et se rendre à leur travail. Aussi, afin de redonner du pouvoir d'achat à ces salariés, il est proposé, à travers cet amendement, de mettre en place un ticket-carburant, sur le modèle du ticket-restaurant. Ce dispositif vise à permettre à un employeur de participer aux frais de transport de ses salariés, comme il peut le faire aujourd'hui pour les transports collectifs.

Amendement N° 157 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte

des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 301 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

Amendement N° 8 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 64 au texte N° 1974 - Article 27 (Rejeté)

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

Amendement N° 422 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 du présent projet révisé le dispositif des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE). Elles seront conditionnées par des niveaux de pollution sur des territoires où les normes sont régulièrement dépassées. En France, les mesures de la pollution de

l'air sont effectuées par des organismes de surveillance agréés par le Ministère de l'Environnement : ce sont les AASQUA (Associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air). Elles sont une quarantaine sur tout le territoire, avec au minimum une association par région.

Amendement N° 2210 au texte N° 1974 - Article 27 (Rejeté)

L'article 27 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE).

Amendement N° 1232 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

Cet amendement vise à conserver au certificat qualité de l'air (Crit'Air) sa raison d'être originelle – la préservation de la qualité de l'air – et à empêcher qu'il serve à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

Amendement N° 359 au texte N° 1974 - Après l'article 27 (Non soutenu)

Il existe une discordance entre, d'un côté, le bonus/malus écologique qui est fondé sur les émissions de CO2 et, d'un autre côté, les restrictions de circulation des vignettes Crit'Air, qui se réfèrent à l'émission d'autres polluants que le CO2. Il importe donc de résoudre cette contradiction afin de traduire au mieux l'exigence écologique du projet de loi d'orientation des mobilités. Ceci permettra d'améliorer les outils de classification environnementale que sont le bonus/malus écologique et les Certificats Qualité de l'air.

Amendement N° 342 au texte N° 1974 - Après l'article 26 (Non soutenu)

Cet amendement vise à améliorer l'information du consommateur lors de l'achat d'un bien très coûteux et à mieux faire connaître le dispositif Crit'Air dont la diffusion progressive suppose de la pédagogie afin que ses enjeux et modalités soient clairement identifiés par tous les conducteurs. Tout vendeur d'un véhicule éligible à un certificat qualité de l'air doit afficher distinctement le numéro de certificat qualité de l'air associé au véhicule, le cas échéant, à côté de l'information détaillant le bonus/malus écologique.

Amendement N° 423 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

Amendement N° 424 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles.

Amendement N° 425 au texte N° 1974 - Article 28 (Non soutenu)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 1191 au texte N° 1974 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 révisé le dispositif des « zones à circulation restreinte » (ZCR), qui deviennent des « zones à faibles émissions » (ZFE) et dont la mise en place sera obligatoire avant le 31 décembre 2020 pour les collectivités sur le territoire desquelles les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

Amendement N° 1187 au texte N° 1974 - Article 27 (Rejeté)

L'article 27 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action

contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles.

[Amendement N° 2176 au texte N° 1974 - Article 27 \(Rejeté\)](#)

Dans l'esprit de la mise en place de « zones à faibles émissions » (ZFE) par l'article 28, et pour atteindre les objectifs des plans de protection de l'atmosphère, l'article 27 permet la mise en place de plans d'action en faveur de la qualité de l'air. Cependant, l'article précise que ce plan doit inclure une étude portant sur la mise en place des ZFE, et comportant une analyse du renforcement des restrictions pour privilégier à terme les véhicules « à très faibles émissions » à partir de 2025. Les zones à faibles émissions vont remplacer les zones à circulation restreinte (ZCR) déjà existantes.

[Amendement N° 1274 au texte N° 1974 - Article 1er C \(Retiré avant séance\)](#)

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

[Amendement N° 2932 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement n°CD1334 adopté en commission a supprimé le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'AOM locale par la région en substitution de la communauté de communes qui était fondé sur un ACCORD entre la région et la communauté de communes. Les craintes de manque de stabilité qui ont conduit à la suppression de cette possibilité ne sont pas pertinentes dès lors que, si la région ne veut pas redonner à la communauté de communes qu'elle aurait dû en principe avoir, ce transfert ne se fera pas.

[Amendement N° 2933 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il ressort des débats autour de l'interprétation des alinéas 25 à 30 de l'article premier que l'AOM locale n'aura pas l'obligation d'organiser l'ensemble des cinq services listés à ces alinéas. Certaines AOM locales pourront donc décider de ne pas organiser l'ensemble des services. Il se peut en effet que l'organisation de certains services à l'échelle du ressort territorial de l'AOM locale ne soit pas

toujours opportune pour des raisons liées notamment à une faible densité de population ou aux spécificités géographiques du territoire en question.

Amendement N° 1946 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le Sénat avait introduit un troisième cas de réversibilité de la compétence transport, permettant aux communautés de communes de demander à la région devenue AOM par substitution de récupérer cette compétence. Ce dispositif a été supprimé lors de l'examen en commission. Pourtant, cette hypothèse est souhaitable car elle répond à la logique de répartition des compétences entre AOM locales et AOM régionales.

Amendement N° 13 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire.

Amendement N° 61 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

La TVA s'applique sur certaines taxes payées par les Français aujourd'hui. Ainsi, dans le seul domaine de l'énergie, les contribuables acquittent quelque 4,6 milliards d'euros par an de TVA sur les taxes. En effet, lorsque le consommateur paye son essence, il paye en grande partie la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui allait de 60 à 70 centimes par litre selon le carburant et la région en France en 2018, à laquelle s'ajoute la TVA qui est appliquée sur la TICPE. Selon les estimations de l'UFC-

Amendement N° 12 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants ayant institué cette cotisation sont assujettis à la contribution « versement transport ». Cette contribution est destinée à financer les transports en commun et recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de transports. L'assiette de la cotisation au « Versement Transport » est constituée de la totalité des salaires soumis à cotisations ou de la base forfaitaire lorsqu'elle est applicable.

Amendement N° 2923 au texte N° 1974 - Article 1er (Tombe)

L'amendement n°CD1340 a supprimé la possibilité de consultation de l'AOM en charge des services de transports scolaires par l'autorité compétente en

matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire, au motif qu'une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation (article D. 213-29). Ceci n'est pas totalement exact.

[Amendement N° 783 au texte N° 1974 - Après l'article 1er \(Rejeté\)](#)

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux Régions. Depuis 2016, les Régions ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le Ministère de l'Éducation nationale.

[Amendement N° 2282 au texte N° 1974 - Après l'article 1er \(Rejeté\)](#)

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux Régions. Depuis 2016, les Régions ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le Ministère de l'Éducation nationale.

[Amendement N° 2938 au texte N° 1974 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Le syndicat mixte de type « loi SRU » dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

[Amendement N° 33 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 491 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 598 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 588 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 262 au texte N° 1974 - Après l'article 6 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité. L'autorité organisatrice est compétente pour définir seule la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les mobilités en transport en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent voire mettent en place la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs. Outre l'impact négatif pour les finances des collectivités, la gratuité dans les transports est contre-productive et leurre le passager sur le coût réel du transport.

[Amendement N° 353 au texte N° 1974 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement propose d'associer le département aux missions exercées sur son territoire en matière d'information sur les déplacements multimodaux. La région est compétente pour assurer la couverture numérique des transports. Elle fournit une vue d'ensemble sur les déplacements sur son territoire mais le département, s'il le souhaite, doit pouvoir participer à cette mission et assurer une étude d'autant plus précise des services d'informations sur les déplacements multimodaux sur son territoire.

[Amendement N° 2941 au texte N° 1974 - Après l'article 7 \(Rejeté\)](#)

Les employeurs sont les premiers contributeurs au financement des transports en commun. Selon une étude récente du Commissariat général au développement durable, 45 à 60 % du coût total du transport collectif urbain est pris en charge par les entreprises : en plus du versement transport dont elles doivent s'acquitter (soit près de 8 milliards d'euros en 2017), elles participent à hauteur de 50 % au titre de transport mensuel des salariés, pour un montant de

900 millions d'euros. Par ailleurs, la baisse continue depuis plusieurs années de la part prise en charge par les usagers fragilise le modèle économique des transports en commun.

Amendement N° 294 au texte N° 1974 - Après l'article 6 (Non soutenu)

Cet amendement tend à favoriser la mise en place de tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité. Afin de favoriser les mobilités en transports en commun, certaines collectivités territoriales envisagent, voire mettent en place, la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs.

Amendement N° 645 au texte N° 1974 - Article 14 (Rejeté)

S'agissant d'un thème aussi fondamental que les nouvelles mobilités, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non par voie d'ordonnance.

Amendement N° 643 au texte N° 1974 - Article 12 (Rejeté)

S'agissant d'un sujet aussi fondamental que les véhicules autonomes, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non pas par voie d'ordonnance.

Amendement N° 2155 au texte N° 1974 - Article 15 (Non soutenu)

Le transport de marchandises par poids lourd (+ de 3,5t) permet une massification importante du transport de marchandises nécessaire au bon fonctionnement du tissu économique. Aussi, son interdiction aurait un effet immédiat sur l'intensité du trafic en multipliant la présence des véhicules de moins de 3,5t ce qui aurait un impact néfaste en termes de circulation et de sécurité. A noter également que l'effet négatif le serait aussi sur l'empreinte environnementale du transport qui se verrait tout autant démultipliée.

Amendement N° 125 au texte N° 1974 - Article 15 (Rejeté)

Le présent texte ouvre pour le Maire la possibilité de réserver de façon temporaire ou permanente des emplacements sur la voie publique à des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage et aux véhicules de transport avec chauffeur (VTC). Il remet ainsi en cause le principe selon lequel un VTC ne peut ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête d'un client ; la prise en charge immédiate sur la voie publique étant réservée aux taxis. Il convient de préserver les équilibres commerciaux en supprimant cette possibilité ouverte pour le Maire par le texte dans son article 15. Tel est l'objet de cet amendement

Amendement N° 2162 au texte N° 1974 - Article 15 (Non soutenu)

L'article 15 du projet de loi prévoit, dans un premier temps, sur le réseau routier des collectivités territoriales d'offrir la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de réserver des voies aux véhicules à très faibles émissions, et prévoit la possibilité de réserver des voies sur les autoroutes et les routes express à ces mêmes véhicules. Cela a pour conséquence de mettre de côté les alternatives aux carburants traditionnels, dont le bioGNV, qui est un carburant renouvelable, produit localement et qui participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Amendement N° 350 au texte N° 1974 - Après l'article 15 bis A (Rejeté)

L'article 15bis B du présent texte prévoit de donner compétence au président du conseil départemental pour fixer sur les routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. Cet amendement prévoit de donner également compétence au maire sur les routes communales. Le maire, en tant que représentant de l'État sur son territoire détient le pouvoir de police permettant cette compétence. Sa connaissance spécifique du territoire et de ses besoins font de lui l'autorité choisie pour déterminer les besoins et les risques que présente chaque axe routier communal.

Amendement N° 2326 au texte N° 1974 - Article 11 (Non soutenu)

L'objectif de cet amendement est de préciser le champ d'application du décret. Ce dernier ne doit pas venir figer les conditions techniques de mise en place des MaaS qui doivent relever de la liberté contractuelle des différents acteurs. A défaut, cela serait fortement préjudiciable au développement des services numériques multimodaux et à l'innovation. En ce sens, l'élaboration d'un cahier des charges règlementaire unique présenterait un risque de sclérose des systèmes MaaS dû à des conditions techniques devenues rapidement obsolètes ou inadaptées à la diversité des systèmes numériques.

Amendement N° 123 au texte N° 1974 - Article 9 (Retiré)

Cet amendement vise à réaffirmer la liberté pour les autorités organisatrices de la mobilité, en tant que responsable de la fourniture des données au Point d'Accès National, de définir des modalités de réutilisation des données de mobilité dans le cadre d'un accord de licence, conformément à l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 et conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales.

Amendement N° 35 au texte N° 1974 - Après l'article 15 bis A (Rejeté)

Cet amendement vise à permettre sous condition aux maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, de demander au Préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant du leur propre domaine. Dans certains départements, notamment de montagne, les voies structurantes sont, pour l'essentiel, intercommunales. Il est donc important de permettre aux élus locaux de ces territoires de pouvoir instituer une vitesse éventuellement supérieure à celle de 80 km/h si celle-ci s'avère en adéquation avec la réalité locale des usages et de la dangerosité de leur domaine routier.

Amendement N° 1953 au texte N° 1974 - Article 14 (Retiré)

Cet amendement vise à promouvoir à travers l'expérimentation un nouvel outil à disposition des AOM afin de contribuer au désenclavement de certains territoires et à couvrir les déserts de mobilité avec des solutions peu onéreuses, adaptées au contexte local, pérennes et s'adressant à tous. En cela, cette mesure correspond parfaitement à l'objectif général de la future loi qui est de réduire les fractures entre les territoires et de relever le défi du manque de solutions de mobilité.

Amendement N° 2312 au texte N° 1974 - Article 11 (Non soutenu)

Cet amendement vise à supprimer une disposition contraire au principe même du développement de solutions de type Mobility as a Service, objectif poursuivi par cet article. Tout l'intérêt d'un service numérique multimodal est de proposer à l'utilisateur l'achat de titres de différents services de mobilité, complémentaires, quel que soit l'opérateur. Cette mesure n'est donc pas favorable à un développement optimal du MaaS. En outre, elle viendrait limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité. La mesure est donc contraire à l'objectif de la LOM de faciliter la mobilité du quotidien et la multimodalité.

Amendement N° 1005 au texte N° 1974 - Article 14 bis (Rejeté)

Cet article, introduit par le groupe La République en marche du Sénat, vise à intégrer les nouvelles solutions et nouveaux usages non seulement dans les politiques publiques de mobilité, mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques, telles que les concessions de service public de transport. C'est pourquoi l'article prévoit de remettre aux Autorités organisatrices de la mobilité - AOM la faculté de prendre en compte ces innovations dans le secteur du transport et de favoriser de nouvelles solutions, tout en garantissant le respect des règles de la commande publique.

Amendement N° 2737 au texte N° 1974 - Article 12 (Rejeté)

Cet article, qui prévoit d'ouvrir la possibilité de déroger à la loi, au gré et en fonction des projets d'innovations susceptibles d'être présentés en matière de mobilité, sans préciser le cadre des expérimentations envisagées, ni définir l'objet et la finalité de cette habilitation, ne respecte pas le cadre défini par le Conseil constitutionnel pour la mise en œuvre de l'article 37-1 de la Constitution, ni les conditions pour la mise en œuvre de son article 38 (décision du Conseil constitutionnel 2018-769 DC du 4 septembre 2018, « Loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel »).

Amendement N° 124 au texte N° 1974 - Article 15 bis A (Retiré)

Cet amendement élargit le champ d'action de la police de circulation en lui permettant de consacrer une partie de la chaussée non utilisée par les voies de circulation pour constituer une voie auxiliaire et de restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire à l'ensemble des véhicules de transport en commun, aux taxis et aux véhicules assurant du covoiturage.

Amendement N° 590 au texte N° 1974 - Après l'article 15 bis A (Rejeté)

Cet amendement vise à permettre sous condition aux maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, de demander au Préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant du leur propre domaine. Dans certains départements, notamment de montagne, les voies structurantes sont, pour l'essentiel, intercommunales. Il est donc important de permettre aux élus locaux de ces territoires de pouvoir instituer une vitesse éventuellement supérieure à celle de 80 km/h si celle-ci s'avère en adéquation avec la réalité locale des usages et de la dangerosité de leur domaine routier.

Amendement N° 1485 au texte N° 1974 - Article 11 (Non soutenu)

Cet amendement vise à clarifier la nature des services de mobilité et de stationnement qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal. La modification apportée permet d'ajouter clairement l'ensemble des services qui font aujourd'hui l'objet d'une convention d'occupation du domaine public et qui sont encadrés par les autorités organisatrices de la mobilité ou les collectivités territoriales. Les services numériques multimodaux doivent pouvoir délivrer l'ensemble des services en free-floating d'auto-partage ou encore de vélos en libre-service.

Amendement N° 1958 au texte N° 1974 - Article 15 bis B (Retiré avant séance)

Amendement de repli. Si le Gouvernement souhaite transférer la responsabilité de la fixation de la vitesse sur les routes aux conseils départementaux, il convient qu'ils leur permettent de prendre cette responsabilité également pour le réseau national, afin d'assurer une cohérence du réseau routier hors agglomération sur leur ressort territorial.

Amendement N° 2587 au texte N° 1974 - Article 9 (Non soutenu)

Cet amendement vise à ne plus rendre obligatoire mais facultative la transmission au gestionnaire du registre des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge.

Amendement N° 2286 au texte N° 1974 - Article 11 (Non soutenu)

Les autorités organisatrices en leur qualité de tiers de confiance du droit à la mobilité sont dotées de l'autorité légale et contractuelle de constituer un service numérique multimodal (qu'elles pourront opérer elles-mêmes ou en faisant appel à un tiers) et de fixer le cadre dans lequel ce service numérique multimodal aura accès aux différentes solutions de mobilité présentes sur son territoire. Ces conditions devront être équitables et non discriminatoires (format d'API, tarif, partage de données), assurer le respect des règles de la libre concurrence, et seront fixées au nom de l'intérêt général.

Amendement N° 2588 au texte N° 1974 - Article 14 (Non soutenu)

L'article 14 prévoit une habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses. Le projet de loi prévoit que l'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à trois ans au plus. Le présent amendement les limite à douze mois au plus.

Amendement N° 2273 au texte N° 1974 - Après l'article 14 (Rejeté)

Cet amendement vise à proposer un nouvel outil à disposition des AOM afin de contribuer au désenclavement de certains territoires et à couvrir les déserts de mobilité avec des solutions peu onéreuses, adaptées au contexte local, pérennes et s'adressant à tous. En cela, cette mesure correspond parfaitement à l'objectif général de la future loi qui est de réduire les fractures entre les territoires et de relever le défi du manque de solutions de mobilité.

Amendement N° 4 au texte N° 1974 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le texte tel qu'il est proposé ouvre la possibilité pour les présidents de Conseils départementaux de fixer la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur les routes départementales. Mais il ne concerne pas les préfets et exclut par voie de

conséquence les routes nationales sans séparateur central sur lesquelles la vitesse maximale autorisée resterait donc limitée à 80 km/h. Ce texte ne répond donc pas, en l'état, aux attentes des territoires enclavés, en particulier des départements qui ne bénéficient pas de routes nationales à deux fois deux voies et dont les habitants demeureront pénalisés dans leurs déplacements.

[Amendement N° 437 au texte N° 1974 - Après l'article 15 ter \(Rejeté\)](#)

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM, a instauré une dépénalisation et une décentralisation du stationnement payant en vigueur depuis le 1er janvier 2018. Aujourd'hui, les professionnels de la location de véhicules doivent d'abord s'acquitter du règlement du Forfait Post Stationnement (FPS) et ensuite se retourner contre le locataire afin de recouvrer la somme, alors qu'ils disposaient auparavant de la possibilité de désignation du locataire responsable.

[Amendement N° 54 au texte N° 1974 - Après l'article 15 ter \(Rejeté\)](#)

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite « Loi MAPTAM ») de 2014 a organisé la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Ainsi, depuis cette date, le défaut de paiement du stationnement n'est plus sanctionné par une amende pénale, mais par l'acquiescement d'une redevance d'occupation du domaine public. En l'absence de paiement ou en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit s'acquitter d'un forfait post-stationnement (« FPS »), dont il est destinataire.

[Amendement N° 278 au texte N° 1974 - Article 15 bis B \(Rejeté\)](#)

Le Gouvernement a réduit, sans concertation, le 1er juillet 2018 de dix kilomètres par heure la vitesse maximale autorisée sur les routes à deux voies, qui faisaient l'objet d'une limitation à 90 kilomètres par heure. Cette réduction, en l'état actuel du code de la route relève du pouvoir réglementaire, ce qui exclut par principe la tenue d'un débat parlementaire sur le sujet et l'intervention du pouvoir législatif. Or, la réduction de la vitesse maximale autorisée a des conséquences majeures sur la vie quotidienne de nos concitoyens, plus particulièrement sur ceux qui utilisent leurs véhicules dans le cadre de leurs vies professionnelles.

[Amendement N° 270 au texte N° 1974 - Article 15 bis B \(Rejeté\)](#)

Le 1er juillet 2018 la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central a été réduite passant

de 90 à 80 km/h. Si la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route est un objectif unanimement partagé, cette mesure, décidée sans concertation, ignore les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne : elle est injuste et sera pénalisante pour les habitants des départements qui n'ont pas toujours la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes.

Amendement N° 641 au texte N° 1974 - Après l'article 15 ter (Non soutenu)

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, entrée en vigueur le 1er janvier 2018, donne la compétence de verbalisation du stationnement sur la voie publique aux communes et a organisé la dépenalisation du stationnement payant. De fait, le défaut de paiement de stationnement est désormais sanctionné par l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public.

Amendement N° 274 au texte N° 1974 - Après l'article 15 ter (Rejeté)

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite « Loi MAPTAM ») de 2014 a organisé la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Ainsi, depuis cette date, le défaut de paiement du stationnement n'est plus sanctionné par une amende pénale, mais par l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public. En l'absence de paiement ou en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit s'acquitter d'un forfait post-stationnement (« FPS »), dont il est destinataire.

Amendement N° 1199 au texte N° 1974 - Après l'article 15 bis B (Rejeté)

L'abaissement de la limitation de vitesse à 80km/h entré en vigueur en juillet 2018, suscite de multiples interrogations, cette application généralisée peut dans certaines zones ne pas être pertinente et ne pas prendre en compte des spécificités de certaines routes départementales. La création d'un comité d'évaluation évaluant la pertinence de ce changement au niveau départementale aurait l'avantage de mieux prendre en compte les spécificités des différentes routes départementales concernées.

Amendement N° 271 au texte N° 1974 - Article 15 bis B (Tombe)

Le 1er juillet 2018 la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central a été réduite passant de 90 à 80 km/h. Si la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route est un objectif unanimement partagé, cette mesure, décidée sans concertation, ignore les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne

: elle est injuste et sera pénalisante pour les habitants des départements qui n'ont pas toujours la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes.

Amendement N° 1956 au texte N° 1974 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le revirement du Gouvernement sur la question des 80 km/h tel qu'il s'est exprimé lors de l'examen en Commission s'avère être un trompe-l'oeil. En effet, en limitant la possibilité de rehausser la vitesse maximale autorisée aux seules routes départementales, et en excluant par là les routes nationales, la rédaction actuelle de l'article risque de conduire à une incohérence du réseau routier au niveau local et ne permettrait pas de répondre aux attentes de nos concitoyens, en particulier dans les territoires enclavés.

Amendement N° 1200 au texte N° 1974 - Article 17 (Retiré)

Si une personne faisant du covoiturage a de l'espace disponible dans son véhicule, lui permettre de faire aussi du cotransportage permettrait d'optimiser pleinement l'espace de son véhicule. Cette possibilité éviterait le recours à un moyen de transport supplémentaire, donc de réduire les émissions. Cet amendement vise à permettre à ceux qui assurent un covoiturage de pouvoir dans le même temps assurer un cotransportage.

Amendement N° 107 au texte N° 1974 - Après l'article 15 ter (Non soutenu)

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, entrée en vigueur le 1er janvier 2018, a organisé la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant. Le défaut de paiement du stationnement n'est donc plus sanctionné par une amende pénale mais par l'acquittement d'une redevance d'occupation du domaine public. En l'absence de paiement ou bien en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit alors s'acquitter d'un forfait post-stationnement dont il est destinataire.

Amendement N° 2168 au texte N° 1974 - Article 16 (Non soutenu)

L'article 16 du projet de loi prévoit des dispositifs de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules pour les voies réservées mentionnées à l'article 15 pour les véhicules à très faibles émissions. Cela a pour conséquence de mettre de côté les alternatives aux carburants traditionnels, dont le bioGNV, qui est un carburant renouvelable, produit localement et qui participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Amendement N° 1203 au texte N° 1974 - Article 19 (Rejeté)

Il s'agit de pouvoir garantir au locataire que le véhicule, en dehors des périodes de location, soit entretenu afin qu'il soit en bon état de fonctionnement et sans vices cachés.

Amendement N° 16 au texte N° 1974 - Après l'article 18 (Rejeté)

Aujourd'hui, les nouvelles politiques de la ville visent à développer l'usage du vélo alors que toutes les précautions permettant d'assurer la sécurité des usagers ne sont pas prises. Le nombre d'accidents de vélo dans Paris a augmenté de 63,3 % depuis le début de l'année, a indiqué le 9 avril dernier, la Préfecture de Police de Paris. 147 cyclistes ont ainsi été blessés en 3 mois, soit 12,5 % d'augmentation du nombre des accidents de vélo sur les douze derniers mois à Paris.

Amendement N° 1202 au texte N° 1974 - Après l'article 18 (Rejeté)

Le port du casque pour les trottinettes électriques est une nécessité vitale, certains de ces engins peuvent dépasser très facilement les 25 km/h. Aux États-Unis où les trottinettes électriques sont arrivées dans les villes depuis 2017, les blessures les plus fréquentes sont les traumatismes crâniens, bien avant les fractures ou les hématomes. Cet amendement vise à rendre obligatoire le port du casque pour l'ensemble des engins à moteur, spécifiquement les trottinettes électriques.

Amendement N° 1283 au texte N° 1974 - Article 22 (Rejeté)

Le présent amendement vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. La lutte contre le vol de vélos doit être une priorité tant celui-ci représente un frein, à la fois psychologique et économique, à un basculement vers des modes de mobilité plus actifs pour de nombreuses personnes. La finalité du dispositif d'identification des cycles est précisément de décourager le vol et le recel et de garantir la traçabilité de la propriété du vélo durant tout son cycle de vie.

Amendement N° 165 au texte N° 1974 - Article 21 bis (Rejeté)

Le constat de la baisse de fréquentation des centres-villes est unanime (en ce sens : rapports PROCOS, Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes) et c'est la raison pour laquelle le gouvernement a déployé le Plan Action cœur de ville en décembre 2017 visant 222 centres villes prioritaires et mobilisant une enveloppe de 5 milliards d'euros sur cinq ans. Aujourd'hui, les difficultés du stationnement et le coût de celui-ci constituent un frein à la venue en centre-ville des chalands, touristes et usagers des services.

Amendement N° 1289 au texte N° 1974 - Article 22 (Rejeté)

L'urgence climatique nous pousse à agir et nous devons tout mettre en œuvre pour favoriser les moyens alternatifs aux modes traditionnels de déplacement que sont la voiture, le train ou l'avion. Le vélo constitue une solution qui permet de répondre à cette exigence. Il constitue un moyen ludique de déplacement apprécié par ceux qui le pratiquent. C'est aussi une pratique sportive quotidienne qui entre pleinement dans la politique sport et santé que nous souhaitons développer. Le vélo est enfin un véritable outil de désenclavement et de développement des territoires.

Amendement N° 296 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à revenir sur l'obligation d'équipement en porte-vélos des autocars qui pose des problèmes de sécurité. En effet, l'ajout d'un équipement à l'arrière du véhicule peut entraver l'issue de secours de la lunette arrière. Par ailleurs, un porte-vélos situé à l'arrière du véhicule empêche l'accès au moteur, ce qui peut être dangereux notamment en cas de besoin de redémarrage du véhicule en urgence. L'équipement d'un porte-vélos à l'avant du véhicule serait une solution plus sécuritaire et plus simple en termes d'exploitation, mais la réglementation actuelle l'interdit.

Amendement N° 646 au texte N° 1974 - Article 22 (Rejeté)

Si cette disposition semble intéressante pour développer la multimodalité, il convient qu'elle reste cohérente en terme de contraintes imposées aux autorités organisatrices de transports en bus par rapport aux besoins réels.

Amendement N° 1280 au texte N° 1974 - Article 21 bis (Retiré)

Le présent amendement vise à maintenir le dispositif adopté par le Sénat en 1^e lecture, tout en l'améliorant. En effet, la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du code de la voirie routière, relatif à la « Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes » (tunnels, par ex.) n'est pas adapté à recevoir un article supplémentaire, dédié à la création de meilleures conditions de visibilité des piétons.

Amendement N° 1284 au texte N° 1974 - Article 22 (Retiré)

Le vol est 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.

Amendement N° 1288 au texte N° 1974 - Article 22 (Retiré)

Dans le prolongement de l'obligation des constructeurs de prévoir des places de stationnement sécurisé pour vélos dans les bâtiments neufs, conformément aux dispositions de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, l'autorité en charge de l'élaboration du PLU, lorsqu'elle décide de fixer un nombre minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés, doit fixer des obligations « au moins équivalentes en nombre de places » pour les vélos. A noter que ces dispositions ne concernent que les immeubles d'habitation et de bureaux.

Amendement N° 295 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

Permettre l'emport de vélos non démontés dans les autocars est une mesure qui répond à un objectif d'intermodalité. Il convient néanmoins que l'autorité organisatrice de la mobilité avec laquelle les services sont conventionnés l'autorise. En outre, compte tenu des contraintes importantes en termes de sécurité et d'exploitation que cette disposition crée, il est nécessaire de prévoir par voie réglementaire les conditions à respecter pour pouvoir garantir cet emport.

Amendement N° 1282 au texte N° 1974 - Article 22 (Rejeté)

Le présent amendement vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. Parmi ces éléments, compte tenu du fait que plusieurs types d'acteurs sont susceptibles d'intervenir sur le fichier unique des propriétaires de cycles à chaque étape de la vente d'un vélo, il est nécessaire que le décret précise les différents acteurs en charge de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier, ainsi que ses modalités de financement. En outre, le fichier unique devra recenser les lieux de survenance des infractions liées aux cycles.

Amendement N° 298 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

Permettre l'emport de vélos non démontés dans les autocars est une mesure qui répond à un objectif d'intermodalité. Il convient néanmoins que l'autorité organisatrice de la mobilité avec laquelle les services sont conventionnés l'autorise. En outre, compte tenu des contraintes importantes en termes de

sécurité et d'exploitation que cette disposition crée, il est nécessaire de prévoir par voie réglementaire les conditions à respecter pour pouvoir garantir cet emport.

Amendement N° 293 au texte N° 1974 - Article 22 (Non soutenu)

Le présent amendement vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. Parmi ces éléments, compte tenu du fait que plusieurs types d'acteurs sont susceptibles d'intervenir sur le fichier unique des propriétaires de cycles à chaque étape de la vente d'un vélo, il est nécessaire que le décret précise les différents acteurs en charge de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier, ainsi que ses modalités de financement.

Amendement N° 5 au texte N° 1974 - Article 22 (Retiré)

L'obligation d'équipement en porte-vélos des autocars pose des problèmes de sécurité, d'exploitation et de liberté d'administration. En termes de sécurité, l'ajout d'un équipement à l'arrière du véhicule peut, d'une part, entraver l'issue de secours de la lunette arrière. D'autre part, un porte-vélos situé à l'arrière du véhicule empêche l'accès au moteur, ce qui peut être dangereux notamment en cas de besoin de redémarrage du véhicule en urgence. L'équipement d'un porte-vélos à l'avant du véhicule serait une solution plus sécuritaire et plus simple en termes d'exploitation. Cependant, la réglementation actuelle l'interdit.

Amendement N° 1281 au texte N° 1974 - Article 21 bis (Retiré)

Il n'est simplement pas utile pour l'auteur de cet amendement de conditionner les dispositions de cet article à la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées ».

Amendement N° 251 rectifié au texte N° 1974 - Article 5 (Retiré)

6Cet amendement vise à ouvrir, en particulier dans les territoires ruraux ou l'offre de mobilités est peu développée, l'accès au transport scolaire aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compenserai(en)t proportionnellement le coût dudit service public.

Amendement N° 235 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne et les territoires insulaires qui en sont particulièrement affectés et

l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier.

[Amendement N° 29 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 596 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 581 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 62 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que le territoire de ces collectivités, en zone rurale, ne correspond pas forcément à ceux des bassins de mobilité, paraît inopportun. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace. C'est pourquoi, il est proposé que cette délégation se fasse à titre expérimental sur une durée limitée.

[Amendement N° 63 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que

le territoire de ces collectivités, en zone rurale, ne correspond pas forcément à ceux des bassins de mobilité, paraît inopportun. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace.

Amendement N° 30 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 583 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 1140 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi, tout comme les initiatives gouvernementales récentes sur le sujet, retient la notion de « mobilité », pourtant peu explicite des réalités vécues à travers la diversité de nos territoires, plutôt que celle de « transport ». Il est créé par l'alinéa 2 de cet article 1er un droit à la mobilité en remplacement du droit au transport. Ce choix sémantique traduit une conception peu opérationnelle, dans les zones rurales notamment, des enjeux de déplacement rencontrés au quotidien par nos compatriotes qui n'aspirent pas à être mobiles par attachement au mouvement mais souhaitent par contre pouvoir se déplacer facilement dans leurs occupations

Amendement N° 26 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie NOTRe qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité. A ce titre, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, il est nécessaire que pour les compétences dévolues aux régions en application de la loi précitée (services interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires), ces

dernières donnent leur accord explicite pour transférer les compétences en cause.

Amendement N° 242 au texte N° 1974 - Article 1er (Retiré)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Or, la rédaction actuelle de l'article 1 laisse subsister quelques dispositions qui risquent in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal. Le présent amendement se propose donc de remédier à ces incohérences en réaffirmant la pertinence de l'avènement du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités.

Amendement N° 239 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Les périmètres administratifs ne correspondent pas nécessairement aux périmètres où les flux de transports sont les plus importants. Or la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité doit prendre en compte la réalité des services de transport disponibles, sans être limitée par des frontières administratives trop rigides. En effet, le déploiement de l'offre de transports doit être adoptées en considération de l'existence de bassins d'emploi ou de bassins de vie au niveau local.

Amendement N° 595 au texte N° 1974 - Article 1er (Non soutenu)

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

Amendement N° 344 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Non soutenu)

Cet amendement revient sur les modalités de récupération, par les autorités organisatrices de transport (AOT), de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dans le cadre, notamment, des opérations de transport scolaire. L'administration estime que, si la somme des participations financières perçues par l'AOT, auprès des familles des élèves, est supérieure à 10 % du coût de revient annuel des prestations relatives à l'ensemble des contrats de transport scolaire, cette contribution constitue une relation directe entre la somme acquittée par les familles et la prestation de transport, d'où la possibilité de récupérer la TVA après assujettissement.

Amendement N° 846 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 210 au texte N° 1974 - Après l'article 1er (Retiré)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité. Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité.

Amendement N° 51 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Les métropoles en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur leur territoire perçoivent le produit du versement transport. Or, 35 % de ce versement provient de la masse salariale résident en zone rurale. Il serait donc logique qu'une partie de cette taxe revienne aux localités de départ des salariés. Cela permettrait aux collectivités de bénéficier de fonds leur permettant d'améliorer les transports dont elles ont la charge. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 243 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Le présent amendement vise à appliquer aux transports publics de voyageurs du quotidien tels que définis par l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés, c'est-à-dire les transports publics urbains, départementaux et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap, le taux dévolu aux produits de première nécessité.

Amendement N° 840 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 299 au texte N° 1974 - Après l'article 1er (Retiré)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. En effet, le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité. Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité.

Amendement N° 92 au texte N° 1974 - Après l'article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à proposer un nouvel outil à disposition des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) afin de contribuer au désenclavement de certains territoires et à couvrir les déserts de mobilité avec des solutions peu onéreuses, adaptées au contexte local, pérennes et s'adressant à tous. En cela, cette mesure correspond parfaitement à l'objectif général de la future loi qui est de réduire les fractures entre les territoires et de relever le défi du manque de solutions de mobilité.

Amendement N° 352 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement a pour objet d'insister sur la place du département au cœur de l'organisation des mobilités sur son territoire. Il dispose d'une compétence générale en termes de mobilité qu'il convient de rappeler. Le présent projet fait de la région l'autorité régulatrice des mobilités régionales. Elle bénéficie d'une compétence de principe pour toutes les questions de mobilité. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel mais qui replace le département au cœur des décisions. Il dispose que la région peut déléguer certains services au département ou à toute autre collectivité territoriale.

Amendement N° 2924 au texte N° 1974 - Après l'article 1er (Retiré)

Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. En effet, le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

[Amendement N° 858 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 2921 au texte N° 1974 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement n° CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte « contre l'étalement urbain » dans les compétences des AOM. Cet ajout est une fausse bonne idée. En effet, outre le fait que les dispositions prises en faveur de la lutte contre l'étalement urbain figurent d'ores-et-déjà dans les documents d'urbanisme et s'imposent dès lors à la délivrance de tout permis de construire, l'inscription contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM présente un risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires qui en sont aujourd'hui privés.

[Amendement N° 832 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

[Amendement N° 855 au texte N° 1974 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de

financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 2250 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Selon l'article 256 du code général des impôts, « sont soumises à la TVA les livraisons de biens et les prestations de service effectuées à titre onéreux par un sujet assujéti agissant en tant que tel ». Il en résulte que la TVA représente la recette fiscale la plus importante pour l'État et sauf exonération prévue par la loi, l'essentiel des biens consommés et des services fournis, y est assujéti. En outre, cette taxe a une base d'imposition extrêmement large, précisée par l'article 267 du code général des impôts précité et qui comprend « les impôts, taxes et droits de prélèvements de toute nature ».

Amendement N° 2927 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le présent amendement complète l'article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales afin de permettre aux syndicats mixtes dits « SRU » de pouvoir instaurer le Versement Mobilité dans les mêmes conditions que les syndicats mixtes de transport de droit commun dès lors qu'ils organisent effectivement des services réguliers de transport. En effet, l'article L. 1231-11 du code des transports permet aux syndicats mixtes SRU d'organiser les services de transport public régulier en lieu et place de ses membres.

Amendement N° 584 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 345 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Non soutenu)

Cet amendement vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis au sens de l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services

de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

Amendement N° 31 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 2407 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Dans certains territoires les entreprises dont salariés travaillent en horaires décalés ou postés (2X8, 3X8) n'ont d'autres solutions pour se rendre à leur travail que d'utiliser leur véhicules personnels faute d'alternatives. Cependant les entreprises de ces territoires acquittent le même montant de versement transport que les entreprises dont les salariés disposent de la faculté d'utiliser les solutions de mobilités et de transport alternative.

Amendement N° 848 au texte N° 1974 - Article 2 (Rejeté)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 704 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

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

instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 248 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

L'objet du présent amendement est d'intégrer l'accessibilité dans les Plans de mobilité. En effet, l'accessibilité concerne une grande partie de nos concitoyens, puisque démographiquement, nous savons que : - Près de 25 % de la population française aura plus de 65 ans d'ici une dizaine d'années, selon l'INSEE (Institut Nationale des Statistiques et des Études Économiques). Il s'agit donc d'anticiper le vieillissement démographique, -

Amendement N° 2930 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué. Il est donc proposé que les régions ne soient pas contraintes d'engager la procédure décrite à l'alinéa 13 de l'article 4 du projet de loi immédiatement après la promulgation de la loi.

Amendement N° 104 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Nombreuses sont les entreprises dans notre pays favorables au développement du télétravail et il est nécessaire d'améliorer les dispositifs existants en tenant compte notamment de la spécificité des territoires et de renforcer le code du travail. Aussi, le présent amendement complète le code du travail en permettant aux salariés de recourir au télétravail, lorsque leur entreprise se situe dans une zone à forte densité de trafic routier ou lorsqu'ils ne disposent pas de solution adaptée de transport en commun.

Amendement N° 702 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 58 au texte N° 1974 - Article 4 (Retiré)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 1299 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 2931 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 2929 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 rend les régions responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, en concertation notamment avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire. Afin d'entériner le caractère consensuel du projet de cartographie ainsi élaboré, le présent amendement conditionne son adoption au vote favorable d'au moins deux tiers des partenaires associés.

Amendement N° 11 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

La cotisation foncière des entreprises (CFE) est l'une des deux composantes de la contribution économique territoriale (CET) avec la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). Contrairement à la taxe professionnelle, dont elle reprend l'essentiel des règles, la CFE est basée uniquement sur les biens soumis à la taxe foncière. Cette taxe est due dans chaque commune où l'entreprise dispose de locaux et de terrains. Le taux de la CFE est déterminé par délibération de la commune ou de l'EPCI sur le territoire duquel l'entreprise redevable dispose de locaux et de terrains.

Amendement N° 105 au texte N° 1974 - Après l'article 2 (Rejeté)

Nombreuses sont les entreprises dans notre pays favorables au développement du télétravail et il est nécessaire d'améliorer les dispositifs existants en tenant compte notamment de la spécificité des territoires et de renforcer le code du travail. Aussi, le présent amendement complète le code du travail en permettant aux salariés, à l'issue d'une négociation avec leur employeur, de recourir, de façon occasionnelle, au télétravail notamment en cas de grève des transports en commun.

Amendement N° 2936 au texte N° 1974 - Article 5 (Non soutenu)

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne. Le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain. Certes, en vertu de la hiérarchie des normes en cours, il n'ont pas vocation à l'être.

Amendement N° 587 au texte N° 1974 - Article 5 (Adopté)

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif majeur qui ne saurait être mis en cause, il n'en demeure pas moins que sa traduction concrète ne peut être uniforme sur tout le territoire et doit tenir compte des réalités propres aux territoires urbains, ruraux et de montagne. Le présent amendement vise à introduire une garantie contre d'éventuels plans de mobilité, prescriptifs en matière d'étalement urbain. Certes, en vertu de la hiérarchie des normes en cours, ils n'ont pas vocation à l'être.

Amendement N° 2928 au texte N° 1974 - Article 4 (Retiré)

Afin de renforcer la coopération entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et d'assurer la cohérence de tous les services de mobilité en direction de l'usager, l'article 4 crée des contrats opérationnels de mobilité. Dans le but de permettre une meilleure couverture de toutes les questions de mobilité par ces contrats opérationnels, le présent amendement précise explicitement que la stratégie de déploiement et d'implantation d'aires de covoiturage doit être élaborée à l'échelon régional, et doit donc faire partie intégrante des débats présidant à l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité.

Amendement N° 2935 au texte N° 1974 - Article 4 (Tombe)

Certaines régions, en raison de leur taille, seront sans doute signataires d'une dizaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation faite d'un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités. De ce fait, le présent amendement propose de ne plus faire référence à la notion de « bilan annuel ». La présentation d'une évaluation à mi-parcours aux comités des partenaires paraît tout-à-fait satisfaisante.

Amendement N° 2934 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

Pour plus de lisibilité de l'action locale, le présent amendement précise que les contrats opérationnels sont conclus pour une durée de 6 ans, durée concomitante avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires. Il s'agit d'une durée réaliste qui permet aux exécutifs locaux renouvelés après des élections de ne pas être liés par ce qui a été décidé par leurs prédécesseurs. A l'inverse, la présente rédaction permet à des exécutifs de s'engager sur une durée de dix ou 30 ans privant leurs successeurs de toute marge de manœuvre.

Amendement N° 27 au texte N° 1974 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué. Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :« Lorsqu'une cartographie des bassins de mobilité a déjà été réalisée pour l'ensemble du territoire régional à la date de promulgation de la loi n° du d'orientation des

Amendement N° 2264 au texte N° 1974 - Article 5 (Retiré)

Cet amendement vise à ouvrir, en particulier dans les territoires ruraux ou l'offre de mobilités est peu développée, l'accès au transport scolaire aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compensera(en)t proportionnellement le coût dudit service public. Après l'alinéa 76, insérer les trois alinéas suivants :« 21° La sous-section 3 de la section 1 du chapitre 1er du titre 1er du livre 1er de la troisième partie est complétée par un article L. ...

Amendement N° 2937 au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

Afin de permettre aux AOM de mieux mettre en œuvre leur obligation de réaliser un bilan d'accidentologie « mobilités actives » dans le cadre de leurs plans de mobilité, le présent amendement propose que l'Etat envoie automatiquement les données relatives à la sécurité routière sur le territoire de chaque AOM concernée. Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :« À cette fin, l'État fournit annuellement, à toutes les autorités organisatrices de la mobilité concernées, les données d'accidentologie de leur territoire impliquant au moins un cycliste ou un piéton ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel. »

[Amendement N° 349 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Les alinéas 65 à 67 prévoient que les représentants des professions et des usagers ainsi que les associations, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et autres autorités ainsi que le public sont consultés à leur demande sur le projet de plan de mobilité rurale. La participation du public et des associations et professionnels est bénéfique dans certains cas, mais mettre cette participation à leur discrétion risque de poser des difficultés aux autorités organisatrices de la mobilité. En effet, cette participation ne doit ni être obligatoire pour l'autorité organisatrice, ni contraignante pour l'élaboration du plan. Elle doit être une aide et non une ...

[Amendement N° 2939 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cette impossibilité d'utiliser les transports collectifs publics touchent, particulièrement les élèves ne pouvant pas utiliser les transports scolaires pour des raisons souvent géographiques. Parfois, il suffirait de décaler de quelques minutes le départ d'un TER ou un bus interdépartemental ou interrégional afin de simplifier le transport des élèves. Souvent ces situations obligent les parents à venir récupérer leurs enfants en voiture en faisant parfois de nombreux kilomètres ce qui oblige l'utilisation de véhicules individuels avec tous les désavantages que cela comporte. Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :« L'autorité organisatrice de ...

[Amendement N° 358 au texte N° 1974 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à intégrer dans le plan de mobilité un schéma de fourniture d'infrastructures de recharge afin d'assurer les déplacements du quotidien et les besoins de déplacement des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le réseau de bornes de recharge est très inégal sur le territoire. Les zones rurales sont fortement sous dotées et ne permettent pas à leur population d'assurer la transition vers ce type de véhicule respectueux de l'environnement. Il est essentiel que le plan de mobilité

contienne ces objectifs et permette le développement des infrastructures de recharge. I. – À l’alinéa 24, substituer aux mots : « et ...

Amendement N° 830 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent amendement propose de réintroduire le principe d’aménagement du territoire proposé par le Sénat à l’occasion de la première lecture du texte. Ce principe vise, en effet, à garantir un aménagement équilibré du territoire français, en garantissant un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays : à savoir, une LGV ou une autoroute. Rétablir l’alinéa 7 dans la rédaction suivante :« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n’est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d’automobile d’une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d’une autoroute ou ...

Amendement N° 1160 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Il est prévu à travers cet amendement que les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles soient considérées prioritaires en matière d’investissement. Après l’alinéa 5, insérer l’alinéa suivant :« Les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles sont identifiées comme prioritaires en matière d’investissements dans la programmation des infrastructures. »

Amendement N° 1196 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

L’article premier stipule que la région exercera de plein droit, à compter du 1er juillet 2021, l’ensemble des attributions de la compétence « transports-mobilité » sur le territoire des communautés de communes dont le transfert prévu au III. dudit article n’est pas intervenu. Toutefois, dans les cas où les communes des communautés de communes concernées ont déjà mis en place des services sur leurs territoires, elles pourront poursuivre leur action si elles le souhaitent, après en avoir informé la région. Aussi, plutôt qu’une simple information transmise à la région, il est proposé, par cet amendement, qu’une convention soit signée. En effet, elle garantirait ...

Amendement N° 1255 au texte N° 1974 - Article 1er (Rejeté)

Le présent amendement propose de réintroduire le principe d’aménagement du territoire proposé par le Sénat à l’occasion de la première lecture du texte. Ce principe vise, en effet, à garantir un aménagement équilibré du territoire français, en garantissant un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays : à savoir, une LGV ou une autoroute. Rétablir l’alinéa 7 dans la rédaction suivante :« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n’est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de

quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou ...

Amendement N° 1228 rectifié au texte N° 1974 - Article 5 (Rejeté)

Le plan de mobilité sera le document juridique et stratégique qui régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc lui aussi prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres de déplacements et de mobilité. Dès lors, il semble fondamental qu'il puisse recueillir l'expertise d'une entité qui connaît précisément les spécificités du territoire et des enjeux afférents comme la région, le département, la communauté de communes ou le syndicat intercommunal de transport, à l'image du syndicat « Tout'enbus » qui assure le transport urbain et scolaire sur 11 communes du bassin d'Aubenas. Après l'alinéa 28, insérer ...

AMENDEMENTS COSIGNÉS – JUILLET 2019

TEXTE N°2142 « Modernisation de la distribution de la presse »

Amendement N° 15 au texte N° 2142 - Article 1er (Adopté)

Cet amendement propose une limitation à 20 % de la part d'actionnariat extra-communautaire directe ou indirecte dans une société de distribution de presse. Il s'agit de garantir la libre circulation des idées et l'expression de la pluralité des opinions à travers la distribution de notre presse nationale, contre toute velléité d'influence étrangère trop importante. Les sociétés de distribution de presse sont, logiquement, des atouts stratégiques pour notre pays et des enjeux démocratiques majeurs, et nous devons encadrer les investissements étrangers dans leurs organes de diffusion et distribution. Pour rappel, le législateur a déjà utilisé cette disposition dans ...

Amendement N° 14 au texte N° 2142 - Article 1er (Rejeté)

La rédaction actuelle du texte définit seulement une obligation pour les coopératives (admettre les coopérateurs). Suite aux modifications du projet de loi par le Sénat, le droit à être distribué par une société agréée est désormais lié à l'obligation d'adhérer à une coopérative de groupage. Aussi, cet amendement propose, en cohérence, de détailler plus explicitement le rôle et les fonctions des coopératives : · en tant qu'interlocutrices des sociétés de distribution

agrées pour le compte de leurs coopérateurs ; · en tant que garantes, pour le compte de leurs sociétaires, de la neutralité d'accès au réseau de vente, de la sécurisation des flux ...

TEXTE N°2073 « Restauration de notre-dame de paris »

Amendement N° 1 au texte N° 2073 - Article 2 (Rejeté)

Le groupe Les Républicains souhaite réintégrer dans le texte un apport du Sénat. Cet apport permet de préciser que les travaux doivent rétablir la cathédrale de Notre-Dame de Paris dans le dernier état visuel avant la catastrophe. Cette volonté, portée par les Députés Les Républicains depuis le début de la discussion de ce texte, est d'ailleurs partagée, selon un récent sondage, par plus d'un français sur deux. C'est la raison pour laquelle cet amendement souhaite revenir à une obligation de restitution dans le dernier état visuel connu avant le sinistre.

Amendement N° 109 au texte N° 2073 - Article 3 (Rejeté)

Cet amendement rétablit la rédaction de l'article 3 telle que votée par le Sénat. Aux fins de garantir une plus grande transparence, il est essentiel que les modalités de reversement des dons fassent l'objet de conventions obligatoires entre le Centre des monuments historiques ou l'une des fondations reconnues d'utilité publique et l'établissement public. Idem, mais de façon facultative cette fois, dans le cas où un donateur, personne physique ou morale, a effectué un don directement auprès du Trésor public. Celui-ci doit pouvoir obtenir de l'État des garanties formelles quant à l'usage qui sera fait du don qu'il a réalisé.

Amendement N° 27 au texte N° 2073 - Titre (Rejeté)

Cet amendement propose que le projet de loi s'intitule « pour la conservation et la restauration, dans le dernier état visuel connu avant le sinistre, de la cathédrale Notre-Dame de Paris et instituant une souscription nationale à cet effet. » L'objectif est d'insister sur l'obligation de restitution dans le dernier état visuel connu avant le sinistre qui devrait ou qui aurait dû être instaurée dans le texte.

Amendement N° 122 au texte N° 2062 - Article 1er (Tombe)

La Commission des lois a adopté un amendement prévoyant que la sanction en cas de non respect de l'obligation de retirer ou de rendre inaccessible les contenus dans un délai de vingt-quatre heures serait un an d'emprisonnement et 250 000 euros d'amende pour une personne physique. Ce montant étant porté à 1,25 millions d'euros pour une personne morale. Ce dernier montant apparaît

insuffisant, le présent amendement propose donc de le porter à 37,5 millions d'euros, conformément aux recommandations du rapport visant à renforcer la lutte contre le racisme et l'antisémitisme sur internet de septembre 2018.

Amendement N° 3 au texte N° 2073 - Article 9 (Rejeté)

Le groupe Les Républicains maintient avec la plus grande fermeté son opposition à l'article 9 qui prévoit l'habilitation du Gouvernement à prendre des ordonnances afin de déroger ou d'adapter les règles en matière d'urbanisme, d'environnement, de construction et de préservation du patrimoine, ou encore les règles en matière de domanialité publique, de voirie et de transport. Cet article est d'ailleurs la raison principale de l'échec de la commission mixte paritaire, et également la raison de l'échec de la concorde nationale et de l'union nationale que nous pourrions trouver sur ce texte.

Amendement N° 136 au texte N° 2073 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à prendre en compte le fait que les dons pour la conservation et la restauration de Notre-Dame ont commencé à affluer auprès des fondations reconnues d'utilité publique habilitées à collecter les dons dès le 15 avril dans la soirée, une fois les premières images du sinistre diffusées. Ces dons, qui ont le même objet que la souscription nationale, doivent y être intégrés.

Amendement N° 265 au texte N° 2073 - Article 2 (Rejeté)

Le présent projet de loi ne prévoit pas selon quels canons la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise. Or, le « geste architectural contemporain » envisagé par le Président de la République ainsi que l'annonce du Premier ministre relative au lancement d'un concours international d'architecture afin de « doter Notre-Dame d'une nouvelle flèche adaptée aux techniques et enjeux de notre époque » laissent craindre l'adoption de projets contemporains qui dénatureraient Notre-Dame.

Amendement N° 110 au texte N° 2073 - Article 7 (Rejeté)

Outre les comptes rendus de l'État ou de l'établissement public auprès du comité réunissant le premier président de la Cour des comptes et les présidents des commissions permanentes de l'Assemblée et du Sénat chargées des finances et de la culture, il est essentiel que la commission des finances des deux chambres puisse, à l'instar de la Cour des comptes, contrôler l'usage des fonds collectés dans le cadre de la souscription nationale. S'agissant de sommes considérables et d'un enjeu patrimonial de cette nature, le Parlement doit pouvoir pleinement exercer sa mission de contrôle.

[Amendement N° 266 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le présent projet de loi ne prévoit pas dans quel esprit la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise. Or, le « geste architectural contemporain » envisagé par le Président de la République ainsi que l'annonce du premier ministre relative au lancement d'un concours international d'architecture afin de « doter Notre-Dame d'une nouvelle flèche adaptée aux techniques et enjeux de notre époque » laissent craindre l'adoption de projets contemporains qui dénatureraient Notre-Dame.

[Amendement N° 262 au texte N° 2073 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

L'émotion suscitée par l'incendie qui a touché la cathédrale Notre-Dame de Paris a engendré une vague de générosité sans pareil : les promesses de dons dépassent ainsi le milliard d'euros. Or, les sommes nécessaires à la restauration de Notre-Dame sont actuellement estimées à plusieurs centaines de millions d'euros sans toutefois atteindre le milliard. Il est donc possible que l'ensemble des dons ne pourra pas être affecté à la restauration de la cathédrale.

[Amendement N° 264 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le présent projet de loi ne prévoit pas que la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris devra être entreprise selon les règles de conservation de la Charte de Venise. Au contraire, l'article 9 du projet de loi habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures dérogatoires aux règles de préservation du patrimoine (alinéa 3).

[Amendement N° 108 au texte N° 2073 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement rétablit la version du Sénat qui précise la nature des travaux que recouvre la notion de « conservation ». Il s'agit des travaux de sécurisation, de stabilisation et de consolidation du bâtiment. A contrario, sont exclus l'entretien courant de l'édifice et les charges de fonctionnement qui relèvent des compétences de l'État. En clair, les fonds collectés dans le cadre de la souscription nationale doivent exclusivement servir au financement d'opérations rendues indispensables en raison de l'incendie, et non de missions ordinairement dévolues à l'État en tant que propriétaire du monument.

[Amendement N° 137 au texte N° 2073 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à prendre en compte le fait que les dons pour la conservation et la restauration de Notre-Dame ont commencé à affluer auprès des fondations reconnues d'utilité publique habilitées à collecter les dons dès le 15 avril dans la soirée, une fois les premières images du sinistre diffusées. Ces

dons, qui ont le même objet que la souscription nationale, doivent y être intégrés.

[Amendement N° 2 au texte N° 2073 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le groupe Les Républicains maintient son opposition à l'article 8 de ce projet de loi. Il aurait pu se satisfaire des modifications apportées par le Sénat. Toutefois, la commission des affaires culturelles et de l'éducation est revenue à la version votée en première lecture par l'Assemblée Nationale. Les nombreuses interrogations et inquiétudes n'ont pas reçu de réponses suffisantes. Les Députés les Républicains considèrent toujours qu'il n'appartient pas à l'établissement public de « concevoir » les travaux.

AMENDEMENTS COSIGNÉS – AOUT 2019

TEXTE N°3822 « Prorogation de l'état d'urgence sanitaire »

[Amendement N° 10 au texte N° 3822 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'article 1er de ce 6ème projet de loi relatif à l'État d'urgence sanitaire reporte au 31 décembre 2021 la caducité du régime d'état d'urgence sanitaire, initialement fixée au 1er avril 2021 par l'article 7 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020.

[Amendement N° 12 au texte N° 3822 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet article proroge jusqu'au 1er juin 2021 inclus l'état d'urgence sanitaire, en vigueur depuis le 17 octobre 2020, sur l'ensemble du territoire national. En vertu de l'article 7 de la loi du 23 mars 2020, le cadre juridique de l'état d'urgence sanitaire, introduit dans le code de la santé publique et sur le fondement duquel l'état d'urgence sanitaire a été déclaré et prorogé à déjà plusieurs reprises pour lutter contre l'épidémie de covid-19, n'est applicable que jusqu'au 1er avril 2021. Aucune des lois qui ont suivi la loi du 23 mars 2020 n'a abrogé ou modifié cette date de fin d'applicabilité.

[Amendement N° 15 au texte N° 3822 - Article 4 ter \(Rejeté\)](#)

Cet article, qui a été supprimé en nouvelle lecture en commission des lois de l'Assemblée visait à reporter de six mois le transfert à la communauté de

communes ou à la région de la compétence d'organisation de la mobilité, dans les communautés de communes qui ne l'exercent pas déjà. Les communautés de communes devraient se prononcer sur le principe de ce transfert avant le 31 août 2021.

[Amendement N° 13 au texte N° 3822 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Ces dispositions ont été introduites au Sénat et supprimées lors de la nouvelle lecture en commission des lois de l'Assemblée. Elles permettaient au Parlement de se prononcer à nouveau, en fonction des circonstances de temps et de lieu. Aucune mesure de confinement ne pouvait être prolongée au-delà d'un mois sans l'accord du Parlement. Enfin, pendant l'état d'urgence sanitaire, dans le cas où les commerces de détail font l'objet, dans les circonscriptions territoriales où l'état d'urgence sanitaire est déclaré, d'une mesure de fermeture provisoire, le préfet pouvait autoriser leur ouverture, lorsque la mise en œuvre des mesures de nature à prévenir les risques

TEXTE N°3797 « Respect des principes de la république »

[Amendement N° 1613 au texte N° 3797 - Après l'article 1er \(Sort indéfini\)](#)

Dans les établissements publics d'enseignement supérieur, le principe de laïcité s'applique aux personnels, en vertu de l'article L. 141-6 du code de l'éducation. Mais contrairement à l'enseignement primaire et secondaire, les usagers ne sont pas concernés : selon l'article L. 811-1 du code de l'éducation, « les usagers du service public de l'enseignement supérieur disposent de la liberté d'information et d'expression à l'égard des problèmes politiques, économiques, sociaux et culturels ». La liberté religieuse dans l'enseignement supérieur n'est pas pour autant absolue. Elle s'exerce « dans des conditions qui ne portent pas atteinte aux ...

[Amendement N° 1615 au texte N° 3797 - Après l'article 1er \(Sort indéfini\)](#)

Actuellement, tout agent d'une administration publique ou gestionnaire d'un service public a un devoir de stricte neutralité religieuse : il doit s'abstenir de donner l'apparence d'un comportement préférentiel ou discriminatoire, en particulier par la présence de signes de caractère religieux dans leur bureau ou le port de tels signes. Cette exigence de neutralité ne s'applique pas aux usagers, qui peuvent manifester leurs convictions et appartenances religieuses notamment par le port de signes d'appartenance religieuse, sous réserve de ne pas troubler l'ordre public et le bon fonctionnement du service. Ce cadre légal n'est plus adapté dans la mesure où nous ...

[Amendement N° 1618 au texte N° 3797 - Après l'article 1er \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement vise à interdire, dans les services publics, le port des signes ou tenues par lesquels les mineurs manifestent ostensiblement une appartenance religieuse. Il est indispensable d'affirmer avec force que le port du voile par les mineures ne saurait être toléré dans les services publics, en particulier car se pose avec une acuité particulière la question du libre arbitre et du consentement de celles-ci. Dans les services publics, le port de signes ou tenues par lesquels les mineurs manifestent ostensiblement une appartenance religieuse est interdit.

[Amendement N° 1625 au texte N° 3797 - Article 6 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 6 prévoit que toute association qui sollicite l'octroi d'une subvention auprès d'une autorité administrative s'engage, par un contrat d'engagement républicain, à respecter les principes de liberté, d'égalité, et de sauvegarde de l'ordre public, notamment. Le présent amendement prévoit que la notion de subvention est élargie à toutes les formes d'aides en nature (prêts de salle ou de matériels, notamment).

[Amendement N° 1411 au texte N° 3797 - Titre \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement propose de modifier l'intitulé du projet de loi en le complétant par les termes « et luttant contre le séparatisme ». Le Président de la République, dans son discours aux Mureaux, le 2 octobre 2020, avait clairement dit que nous devons nous attaquer au séparatisme islamiste, dénonçant l'islamisme radical, « cette idéologie » qui « affirme que ses propres lois sont supérieures à celles de la République ». Le terme « séparatisme » qui, un temps, avait semblé figurer dans l'intitulé du présent projet de loi, a été abandonné au profit d'une formule plus générale.

[Amendement N° 1619 au texte N° 3797 - Après l'article 1er \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement propose d'élargir la loi de 2004 sur la neutralité religieuse à l'école. Ainsi, lorsque les parents pénètrent au sein des établissements publics d'enseignement primaire et secondaire, le port de signes ou tenues par lesquels ils manifestent ostensiblement une appartenance religieuse est interdit, notamment lorsqu'ils accompagnent ou recherchent leurs enfants en classe ou lors des fêtes de l'école. En effet, le milieu scolaire et les enfants doivent être particulièrement préservés.

[Amendement N° 1612 au texte N° 3797 - Article 1er \(Sort indéfini\)](#)

L'objectif de cet amendement est de ne pas restreindre l'obligation de respect de neutralité et de laïcité aux organismes liés par un contrat de commande publique (marchés publics et concessions). L'ensemble des organismes seraient

concernés par cette obligation, dès lors que ceux ci contribuent à une mission de service public, quelle que soit la nature du contrat en cause....

Amendement N° 1628 au texte N° 3797 - Article 19 (Sort indéfini)

L'article 19 prévoit que lorsqu'il n'est pas procédé au blocage ou au déréférencement desdits services, l'autorité judiciaire peut être saisie, en référé ou sur requête pour ordonner toute mesure destinée à faire cesser l'accès aux contenus de ces services. Le présent amendement prévoit que la sanction en cas de non respect de l'obligation de retirer ou de rendre inaccessible les contenus est d'un an d'emprisonnement et 250 000 euros d'amende pour une personne physique. Ce montant est porté à 37,5 millions d'euros pour une personne morale. Compléter cet article par l'alinéa suivant :« La sanction en cas de non respect de l'obligation de retirer ...

Amendement N° 1412 au texte N° 3797 - Après l'article 1er (Sort indéfini)

Cet amendement vise à créer un statut et un cadre juridique « d'accompagnateur scolaire » pour les sorties et voyages scolaires des établissements de l'enseignement primaire et secondaire, statut consacré par la création d'un Chapitre dédié dans le code de l'éducation. Ce statut permettra d'appliquer les obligations liées au service public de l'éducation nationale, notamment le principe de neutralité et de laïcité, à toute personne participant à l'exécution d'une mission du service public de l'Éducation nationale. Le titre Ier du livre IX de la quatrième partie du code de l'éducation est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé ...

Amendement N° 1616 au texte N° 3797 - Après l'article 53 (Sort indéfini)

L'article 1er de notre Constitution dispose que la République française est laïque et qu'elle respecte toutes les croyances. Le principe de laïcité est l'une des clefs de voûte du pacte républicain, qui garantit à tous les citoyens français, quelles que soient leurs convictions religieuses, de vivre ensemble dans la liberté de conscience et la liberté de pratiquer une religion. Sans le respect du principe de laïcité, il ne peut y avoir, dans notre pays, de cohésion nationale durable. Cent quinze ans après l'adoption de la loi sur la séparation des Églises et de l'État, qui a garanti la paix publique en France, l'espace public est progressivement devenu un lieu ...

Amendement N° 1417 au texte N° 3797 - Après l'article 6 (Sort indéfini)

Dans l'état actuel du droit, le refus d'un maire de louer ou de mettre à disposition une salle municipale à un individu ou à une association doit être motivé par des nécessités de l'administration des propriétés communales, du fonctionnement des services et du maintien de l'ordre public. Un maire ne peut

donc refuser de louer une salle communale à un individu ou à une association organisant un événement religieux, même en cas de dérive extrémiste attendue. Dans sa décision n°352106 du 26/08/2011, le Conseil d'Etat a jugé qu'en refusant de mettre à la disposition d'une association communautaire une salle municipale, la maire de Saint-Gratien, Jacqueline ...

Amendement N° 1632 au texte N° 3797 - Article 35 (Sort indéfini)

Le présent amendement prévoit que les associations culturelles ne peuvent bénéficier, directement ou indirectement, d'avantages ou de ressources versés en numéraire ou consentis en nature par un État étranger, par une personne morale étrangère, par tout dispositif juridique de droit étranger comparable à une fiducie ou par une personne physique non résidente en France. Rédiger ainsi cet article : « Les associations culturelles ne peuvent bénéficier, directement ou indirectement, d'avantages ou de ressources versés en numéraire ou consentis en nature par un État étranger, par une personne morale étrangère, par tout dispositif juridique de droit étranger ...

Amendement N° 1630 au texte N° 3797 - Article 26 (Sort indéfini)

L'article 26 a notamment pour objectif de renforcer les procédures de démocratie interne afin de mieux lutter contre les tentatives de prise de contrôle par des groupes radicaux, notamment. Le présent amendement propose d'étendre ce dispositif aux associations régies par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association. Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé : « Les dispositions du présent article sont également applicables aux associations régies par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association. »

Amendement N° 1418 au texte N° 3797 - Après l'article 14 (Sort indéfini)

Cet amendement vise à renforcer les sanctions prévues à l'article 433-20 du code pénal concernant les faits de polygamie sur le territoire français. L'aggravation de ces peines s'inscrit dans une volonté de dissuasion des personnes usant délibérément de cette pratique, et dans une volonté de protection envers le conjoint « victime » d'une telle union. Il est donc proposé de rallonger d'un an la durée d'emprisonnement, et d'augmenter l'amende de 45.000 euros à 75 000 euros. Un rapport de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) estimait en 2006 qu'entre 18 000 et 20 000 foyers étaient encore polygames en France. Soit environ 200 ...

Amendement N° 1617 au texte N° 3797 - Après l'article 1er (Sort indéfini)

L'objectif de cet amendement est de prévoir l'obligation de neutralité non seulement des salariés mais également des usagers de l'espace du service

public. Cet espace de service public comprendrait par exemple les mairies et mairies annexes mais aussi les complexes sportifs, y compris les vestiaires, les piscines, notamment. La laïcité est un principe fondateur de notre démocratie, il est par conséquent indispensable que la neutralité religieuse s'applique à tous dans les espaces de service public. Dans l'espace du service public, dont le périmètre est défini par décret pris en Conseil d'État, le port de signes ou tenues par lesquels les individus manifestent ...

[Amendement N° 1627 au texte N° 3797 - Après l'article 14 \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement prévoit que le titre de séjour d'un étranger ayant été condamné à une peine d'emprisonnement supérieure ou égale à trois ans d'emprisonnement sera systématiquement retiré par l'autorité administrative, sauf décision contraire spécialement motivée. Avant l'article L. 313-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, il est inséré un article L. 313-1 A ainsi rédigé : « Art. L. 313-1 A. – Le titre de séjour en cours de validité des étrangers condamnés à une peine d'emprisonnement supérieure ou égale à trois ans sera systématiquement retiré par l'autorité administrative, sauf décision ...

[Amendement N° 1379 au texte N° 3797 - Titre \(Sort indéfini\)](#)

Dans son discours prononcé le 2 octobre 2020 aux Mureaux (Yvelines) le président de la République, avait fustigé le « séparatisme islamiste », affirmant que ce « à quoi nous devons nous attaquer, c'est le séparatisme islamiste ». Il n'avait d'ailleurs pas hésité à pointer du doigt « l'islamisme radical », « cette idéologie » qui « affirme que ses lois propres sont supérieures à celles de la République ». De ce discours est né ce projet de loi. Le terme de séparatisme à pourtant été abandonné dans le texte qui est présenté l'Assemblée nationale, au profit de mot qui ne rendent pas compte d'une réalité. Certains groupuscules n'hésitent pas à ...

[Amendement N° 1421 au texte N° 3797 - Article 17 \(Sort indéfini\)](#)

L'alinéa 7 de l'article 17 de ce texte rend obligatoire la saisine du procureur de la République par l'officier d'état civil en cas de doute sur le libre consentement de l'un ou des futurs époux, il ne s'agit donc plus d'une simple possibilité. Compte tenu du délit que représente le fait de contracter un mariage frauduleux, il convient que l'officier d'état civil ait aussi l'obligation de saisine du procureur de la République afin d'empêcher une telle union. Cet amendement propose donc de compléter l'article 17 en ajoutant les mariages frauduleux à la liste des suspicions d'infractions donnant lieu à une saisine du procureur de la République par l'officier d'état civil. À ...

[Amendement N° 1634 au texte N° 3797 - Article 40 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 40 prévoit une interdiction de propagande électorale et de tenue d'opérations de vote dans des lieux culturels. Le présent amendement prévoit que les peines encourues comprennent également une sanction d'inéligibilité.

[Amendement N° 1633 au texte N° 3797 - Article 35 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 35 prévoit que l'administration peut s'opposer au financement étranger direct ou indirect d'une association culturelle pour un grave motif d'ordre public lorsque les agissements de l'association bénéficiaire ou de l'un de ses dirigeants ou administrateurs entraînent l'existence d'une menace réelle, actuelle et suffisamment grave affectant un intérêt fondamental de la société. Ces conditions au droit d'opposition apparaissent excessives au regard des enjeux en cause. Le présent amendement propose donc de supprimer l'exigence d'une menace « suffisamment grave affectant un intérêt fondamental de la société »

[Amendement N° 1635 au texte N° 3797 - Titre \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement vise à modifier le titre du projet de loi pour le nommer "projet de loi visant à combattre l'islamisme", ce qui doit être le principal objectif de ce texte. Rédiger ainsi l'intitulé du projet de loi :« visant à combattre l'islamisme ».

[Amendement N° 1626 au texte N° 3797 - Article 6 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 6 prévoit que toute association qui sollicite l'octroi d'une subvention auprès d'une autorité administrative s'engage, par un contrat d'engagement républicain, à respecter les principes de liberté, d'égalité, notamment entre les femmes et les hommes, de fraternité, de respect de la dignité de la personne humaine et de sauvegarde de l'ordre public. Le présent amendement prévoit que l'association s'engagera également à respecter le principe de laïcité.

[Amendement N° 1611 au texte N° 3797 - Article 1er \(Sort indéfini\)](#)

L'article 1er prévoit que cette obligation de mise en conformité ne s'applique pas aux contrats dont le terme intervient dans les 36 mois suivant la date de publication de la présente loi. Compte tenu de l'importance de l'obligation de neutralité des salariés participant à une mission de service public, il convient de la rendre immédiatement applicable, pour l'ensemble des contrats.

[Amendement N° 1381 au texte N° 3797 - Article 21 \(Sort indéfini\)](#)

Lors du discours introductif à ce projet de loi, le 2 octobre 2020, le président de la République souhaitait interdire l'instruction à domicile au nom de la lutte contre la radicalisation. Le présent article vise à encadrer l'Instruction en Famille

en l'autorisant selon des critères fort discutables. Le choix de l'IEF relève de la liberté d'enseignement, principe à valeur Constitutionnelle, reconnu en 2017 par le Conseil d'État comme un principe fondamental.

Amendement N° 1422 au texte N° 3797 - Article 17 (Sort indéfini)

Les officiers d'état civil doivent obligatoirement procéder à l'audition des futurs époux, préalable à la publication des bans afin de détecter le défaut d'intention matrimoniale réelle et libre des candidats au mariage. L'article 63 du code civil précise que : "L'officier d'état civil qui ne se conformera pas aux prescriptions des alinéas précédents sera poursuivi devant le tribunal de grande instance et puni d'une amende de 3 à 30 euros." Cette amende n'est pas assez dissuasive, c'est pourquoi il est proposé de la fixer à 750 euros, montant prévu pour les contraventions de 4ème classe. Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant : « c) Au dernier alinéa, le ...

Amendement N° 1389 au texte N° 3797 - Après l'article 12 (Sort indéfini)

Les associations sont au contact direct des citoyens, parfois dans des quartiers sensibles ou l'État a du mal à s'implanter. Certains bénévoles peuvent avoir une influence négative forte envers certains bénéficiaires de ces associations, en particulier dans les associations sportives qui œuvrent dans certains quartiers. Former des lanceurs d'alerte visant à prévenir la radicalisation permettrait d'identifier certains individus qui restent en dehors des radars de l'État et d'éviter que certaines associations deviennent des relais du radicalisme, de quelque sorte qu'il soit. Tel est l'objet du présent amendement. Un réseau de lanceurs d'alerte est formé au ...

Amendement N° 1614 au texte N° 3797 - Après l'article 1er (Sort indéfini)

Le port du voile islamique par trois élèves d'un collège de Creil en 1989 avait suscité un vaste débat dans notre pays. Le rapport de M. François Baroin sur la « nouvelle laïcité » de 2003 a jeté les bases de la loi voulue par le Président Chirac du 15 mars 2004 « encadrant, en application du principe de laïcité, le port de signes ou de tenues manifestant une appartenance religieuse dans les écoles, collèges et lycées publics ». Ainsi, dans les écoles, les collèges et les lycées publics, le port de signes ou tenues par lesquels les élèves manifestent ostensiblement une appartenance religieuse est interdit. Le règlement intérieur rappelle que la mise en œuvre ...

Amendement N° 1413 au texte N° 3797 - Après l'article 1er (Sort indéfini)

Dès lors que la mission entre dans le cadre du service public et que le « collaborateur occasionnel » participe à l'exécution de cette mission, il est nécessaire que l'obligation de neutralité imposée aux agents publics

s'appliquent également à ces « collaborateurs occasionnels ». L'accompagnement de sorties et voyages scolaires, notamment participe de l'exécution de mission de service public. Après l'article L. 141-5-2 du code de l'éducation, il est inséré un article L. 141-5-3 ainsi rédigé : « Art. 141-5-3. – Toute personne qui participe, à titre bénévole ou non, à l'exécution d'une mission du service public de l'éducation nationale ...

[Amendement N° 1624 au texte N° 3797 - Article 4 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 4 permet au juge de prononcer une peine complémentaire d'interdiction du territoire français soit à titre définitif soit pour une durée minimale de 10 ans à l'encontre de tout étranger coupable de l'infraction. Le présent amendement prévoit que le prononcé d'une ITF sera une obligation. Néanmoins, la juridiction peut, par une décision spécialement motivée, décider de ne pas prononcer ces peines, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur.

[Amendement N° 1414 au texte N° 3797 - Après l'article 1er \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement, adopté au Sénat dans le cadre du projet de loi pour une école de la confiance, vise à combler un vide juridique concernant l'application du principe de laïcité lors des sorties scolaires. La circulaire numéro 2012-056 du 27 mars 2012, dite "circulaire Châtel" avait déjà posé l'application du principe de neutralité aux parents d'élèves et tout autre intervenant lors des sorties et voyages scolaires, et le présent amendement s'inscrit clairement dans cette continuité. L'école publique, et plus généralement le temps scolaire, doit demeurer un espace où aucun signe religieux ostentatoire ne doit être exposé aux élèves. Le principe de laïcité doit ...

[Amendement N° 1425 au texte N° 3797 - Article 21 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement vise à faire clairement référence au fait que tout refus doit être motivé par l'administration de l'État compétente, comme le dispose le droit commun. En commission spéciale sur ce texte, un amendement visant à préciser que le silence gardé vaut acceptation, comme le dispose le droit commun, a été adopté. Il convient donc, par souci de clarté et de cohérence, de faire également mention de la référence au droit commun et au code des relations entre le public et l'administration. Cette précision est aussi nécessaire afin que les familles souhaitant pratiquer l'instruction à domicile puissent être pleinement informées des modalités du traitement de ...

[Amendement N° 1424 au texte N° 3797 - Article 21 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement vise à éviter que l'instruction à domicile ne soit dispensée par des personnes inscrites au fichier des auteurs d'infractions terroristes (FIJAIT).

Selon les chiffres du ministère de la justice, au 31 mars 2018, 78 197 personnes étaient inscrites à ce fichier, dont il ne peut être ignoré que certaines sont des parents d'enfants en âge de scolarisation. Compte tenu de la gravité des infractions commises pour être inscrit sur ce fichier, on ne peut tolérer que l'instruction à domicile puisse être dispensée par les auteurs de ces infractions. Il revient donc à l'autorité compétente en matière d'éducation de procéder aux vérifications ...

[Amendement N° 1629 rectifié au texte N° 3797 - Article 19 bis \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement propose de rendre obligatoire pour les opérateurs de plateforme en ligne la vérification de l'identité de leurs membres. Concrètement, si un individu veut ouvrir un compte Twitter, Facebook, etc.... il devra au préalable fournir une pièce d'identité au site internet ainsi qu'une déclaration de responsabilité pour les propos qu'il tient. L'objectif est double : celui qui publie un message sera non seulement identifiable immédiatement mais aussi responsable des contenus qu'il aura publiés. Cela sera de nature à remédier au sentiment d'impunité qui existe pour les auteurs de propos haineux sur internet. Après l'alinéa 8, insérer les trois ...

[Amendement N° 1631 au texte N° 3797 - Article 34 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 34 prévoit que une amende de 9 000 euros en cas de manquement, pour le dirigeant ou l'administrateur d'une association, aux obligations administratives et comptables prévues à l'article 33. Cette sanction apparaît insuffisante au regard des enjeux en cause, le présent amendement propose donc de la porter à 20 000 euros.

[Amendement N° 1426 au texte N° 3797 - Article 43 \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement prévoit d'interdire définitivement à toute personne ayant été condamnée pour l'une des infractions prévues aux articles 421 à 421-8 du code pénal, de diriger ou d'administrer une association culturelle. Au regard de la gravité des faits qu'entraîne une telle condamnation, l'interdiction de diriger ou d'administrer une association culturelle pendant dix ans, comme proposé à l'article 43 du présent projet de loi, semble insuffisante.

[Amendement N° 1410 au texte N° 3797 - Article 43 \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement prévoit d'interdire, pendant une période de 20 ans, à toute personne ayant été condamnée pour l'une des infractions prévues aux articles 421 à 421-8 du code pénal, de diriger ou d'administrer une association culturelle. Au regard de la gravité des faits qu'entraîne une telle condamnation, l'interdiction de diriger ou d'administrer une association culturelle pendant dix ans, comme proposé à l'article 43 du présent projet de loi, semble insuffisante.

Amendement N° 1419 au texte N° 3797 - Après l'article 53 (Sort indéfini)

En 2019, on estimait à près de 60 000 le nombre de femmes excisées vivant en France. Cette atteinte grave aux droits fondamentaux des femmes et des petites filles, pourtant interdite en France, est toujours pratiquée. Dans la continuité du Plan national d'action visant à éradiquer les mutilations sexuelles féminines présenté par la Secrétaire d'État chargée de l'Égalité entre les femmes et les hommes et de la Lutte contre les discriminations, en 2019, le présent amendement demande à ce que le Gouvernement remette chaque année un rapport sur les mutilations sexuelles féminines.

Amendement N° 1622 au texte N° 3797 - Après l'article 1er (Sort indéfini)

Amendement de repli: Le port de burkini constitue un acte militant et bien souvent une provocation au service d'un islam politique. En outre, le burkini est une atteinte à l'égalité entre les hommes et les femmes, principe essentiel de notre démocratie. Enfin, une pression exercée sur les femmes de la part de l'entourage est à craindre, une interdiction permettrait par conséquent de les protéger. Le présent amendement propose par conséquent d'interdire le port du burkini dans les services publics.

Amendement N° 791 au texte N° 3797 - Après l'article 53 (Sort indéfini)

L'article 15 prévoit l'interdiction de de partage de pension de réversion en cas de polygamie. Pourtant, des conventions internationales conclues par la France avec de nombreux pays (Algérie, Bénin, Cameroun, Congo, Côte-d'Ivoire, Gabon, Mali, Maroc, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Tunisie) autorisent le partage de la pension de réversion entre plusieurs épouses en cas de mariage polygame. Ainsi, cet article ne modifiera aucune de ces situations tant que ces accords internationaux ne seront pas au moins renégociés, à défaut dénoncés. Le Parlement ne pouvant renégocier ou dénoncer un accord international, cet amendement du groupe Les Républicains demande un ...

Amendement N° 305 au texte N° 3797 - Article 6 (Sort indéfini)

Premiers relais de l'état sur le terrain, cet amendement a pour but de permettre au maire de contrôler les associations de sa commune signataires du contrat d'engagement républicain, afin d'en évaluer le respect. Cette disposition l'autorise à procéder à des visites de contrôles inopinées dans les locaux des associations présentes sur sa commune et ayant signé un contrat d'engagement républicain Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :« Le maire est chargé du contrôle du respect du contrat d'engagement républicain par les associations signataires, situées dans sa commune. À cette fin, il peut opérer des contrôles inopinés dans leurs locaux. ...

[Amendement N° 306 au texte N° 3797 - Article 22 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement a pour but d'assurer l'information des maires concernant les établissements d'enseignement privés qui ne sont pas liés à l'État par contrat, présents sur sa commune. Cette disposition vient compléter celle de l'article L. 131-6 du Code de l'éducation qui stipule que le maire établit la liste de tous les enfants de sa commune « soumis à l'obligation scolaire ». À l'alinéa 15, après le mot :« éducation »,insérer les mots :« et au maire de la commune dans laquelle ils sont situés ».

[Amendement N° 832 au texte N° 3797 - Article 43 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à augmenter la durée au cours de laquelle une personne condamnée définitivement pour des infractions terroristes ne peut administrer ou diriger une association, au regard de la gravité des faits pour lesquels elle a été condamnée. Il s'agit principalement de protéger les associations des personnes condamnées pour des infractions terroristes et de l'influence dont elles pourraient bénéficier dans les cas où elles y auraient un rôle officiel et important avec de mauvaises intentions.

[Amendement N° 796 au texte N° 3797 - Après l'article 53 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement d'appel du Groupe les Républicains vise à proposer la remise d'un rapport au Parlement afin d'étudier les blocages et les dysfonctionnements dans la mise en place de traitements automatisés pour effectuer le recensement des enfants en âge d'être scolarisés dans la commune. L'objet de ce rapport sera aussi d'envisager la création d'un outil national qui pourrait être décliné au niveau départemental par les préfets. Ce fichier serait alimenté par les données des académies, des établissements, des caisses d'allocations familiales, des conseils départementaux et des maires. En effet, chaque année, à la rentrée scolaire, le maire doit dresser ...

[Amendement N° 829 au texte N° 3797 - Article 25 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à confier la délivrance de l'agrément aux préfets de départements. En effet, les associations sportives ne disposent pas nécessairement des compétences techniques nécessaires pour étudier sous l'angle de la radicalisation les demandes des associations sportives souhaitant obtenir un agrément. Représentant un outil d'intégration, le sport est une proie facile pour les prédateurs séparatistes. Ainsi, le rapport de la mission d'information sur les services publics face à la radicalisation notait : « La radicalisation islamiste dans le cadre de la pratique sportive est susceptible de revêtir diverses formes. Celles-ci ...

[Amendement N° 336 au texte N° 3797 - Après l'article 5 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement tend à inscrire dans le projet de loi un article qui rappellerait que « nul individu ou nul groupe ne peut se prévaloir de son origine ou de sa religion pour s'exonérer du respect de la règle commune. » L'expression de « règle commune » couvrirait la loi et les règlements mais aussi les règlements intérieurs des entreprises et des services publics. Cette disposition donnera aux autorités publiques comme aux employeurs, une base législative pour refuser des revendications particulières de traitement différencié, pour des motifs par exemple religieux, dans un cadre public ou professionnel. Ainsi, il découlera nécessairement de cet amendement ...

[Amendement N° 802 au texte N° 3797 - Article 38 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 31 de la loi du 9 décembre 1905 concernant la séparation des Eglises et de l'État prévoit que sont punis de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la 5ème classe et d'un emprisonnement de six jours à deux mois ou de l'une de ces deux peines ceux qui imposent à autrui d'exercer ou à se abstenir d'exercer un culte. Le présent amendement des Députés Les Républicains propose d'étendre cette sanction au fait d'imposer à autrui certaines pratiques religieuses, tels que le port du voile ou la pratique du jeûne, notamment. Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :« Est sanctionné des mêmes peines le fait d'imposer à autrui ...

[Amendement N° 826 au texte N° 3797 - Après l'article 6 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à élargir l'interdiction de direction ou d'administration des associations culturelles à l'ensemble des associations, en créant une peine complémentaire pour l'interdiction applicable aux associations de type 1901. En effet, l'interdiction de diriger ou administrer une association n'empêche, en aucun cas, les personnes concernées de s'investir et de participer activement à la vie associative. Il s'agit principalement de protéger les associations des personnes condamnées pour des infractions terroristes et de l'influence dont elles pourraient bénéficier dans les cas où elles y auraient un rôle officiel et ...

[Amendement N° 827 au texte N° 3797 - Après l'article 16 \(Sort indéfini\)](#)

L'objectif de cet amendement du Groupe les Républicains est de renforcer la protection des mineurs contre les mutilations sexuelles, dont figure au premier titre l'excision. Ces pratiques barbares sont contraires à la dignité de la personne humaine et à la libre disposition de soi, principes pourtant fondamentaux dans notre République. Ainsi, cet amendement vise à renforcer les sanctions prévues à l'article 227-24-1 du Code pénal contre tout individu qui par « des promesses, des offres, ou (...) des dons, présents ou avantages »

voudrait soumettre un mineur à une mutilation sexuelle. Cet article prévoyait également la même sanction pour tout individu incitant ...

Amendement N° 824 au texte N° 3797 - Après l'article 4 (Sort indéfini)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à rendre effectif l'article 4, en empêchant toute dissimulation de faits constitutifs d'une infraction à l'article 433-3-1 du Code pénal ou à l'article 431-1 (délit d'entrave à l'exercice de la profession d'enseignant) de ce même Code. Ainsi, il est proposé de qualifier de « faute grave » au sens de l'article 30 de la présente loi, « pour un responsable d'une administration ou d'un service administratif, le fait de taire, de faire taire, ou ne pas signaler au représentant de l'État dans le département » une telle infraction. Cette sanction vise à éviter toute omerta ou toute dissimulation au sein ...

Amendement N° 800 au texte N° 3797 - Après l'article 18 (Sort indéfini)

Les propos manifestant une haine de la France se banalisent, en particulier sur les réseaux sociaux mais également à travers des chansons et des écrits. Ces comportements ne peuvent être ignorés car ils témoignent non seulement d'une défiance à l'égard des valeurs et des symboles de la France mais ils traduisent également une absence d'assimilation à la communauté nationale. Dans certains cas, ces propos peuvent même révéler une volonté de nuire à notre pays et constituer le préalable à une action violente sur le territoire. Or, notre droit est aujourd'hui silencieux sur ce point. Aussi, le présent amendement des Députés Les Républicains propose de créer un ...

Amendement N° 338 au texte N° 3797 - Article 21 (Sort indéfini)

Le Maire et les présidents des Conseils départementaux et régionaux doivent être informés des autorisations d'instruire en famille accordées par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation aux familles qui ont choisi ce mode d'éducation pour leurs enfants. Aussi, cet amendement vise à rendre obligatoire la transmission par le Préfet desdites autorisations et les bilans des contrôles effectués aux niveaux de collectivités compétents afin de rendre plus transparentes les informations liées à ce mode d'instruction. Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant :« Le représentant de l'État dans le département informe, dans un délai de ...

Amendement N° 823 au texte N° 3797 - Après l'article 3 (Sort indéfini)

Le Fichier des auteurs d'infractions terroristes concerne toute personne condamnée, même de manière non définitive, déclarée irresponsable pénalement, et celles mises en examen lorsque le juge d'instruction a ordonné l'inscription de la décision dans le fichier, dans les cas d'infractions pour actes

de terrorisme, notamment. L'inscription à ce fichier emporte certaines obligations, notamment devoir indiquer son adresse, déclarer tout changement d'adresse ou tout déplacement à l'étranger. Le présent projet de loi, à son article 43, prévoit en outre d'interdire à toute personne inscrite sur ce fichier de diriger une association culturelle, dans un but de lutte ...

[Amendement N° 799 au texte N° 3797 - Article 3 \(Sort indéfini\)](#)

Le présent amendement des Députés Les Républicains prévoit que l'expulsion est automatiquement prononcée à l'encontre des étrangers inscrits au Fichier judiciaire national des auteurs d'infractions terroristes, sauf décision spécialement motivée.,

[Amendement N° 801 au texte N° 3797 - Article 14 \(Sort indéfini\)](#)

L'article 14 introduit une réserve générale de polygamie pour la délivrance de tous les titres de séjour sans distinction de nature ou de catégorie. Ainsi, aucun document de séjour ne peut être délivré à un ressortissant étranger qui vit en France en état de polygamie et tout document de séjour détenu par un ressortissant dans une telle situation doit être retiré. Le présent amendement des Députés Les Républicains prévoit d'étendre aux cas de mutilation sexuelle (excision) sur personne mineure à la seconde phrase de l'alinéa 5, après le mot :« situation »,insérer les mots :« ou qui a été déclaré coupable de mutilation sexuelle sur une personne ...

[Amendement N° 307 au texte N° 3797 - Après l'article 21 \(Sort indéfini\)](#)

Cette mesure vise à augmenter l'effectivité du contrôle des modes d'instruction des enfants et à renforcer la lutte contre les écoles clandestines. En cela, elle ajouterait à l'obligation inscrite dans l'article L. 131-6 du code de l'éducation, de déclaration des enfants dont les habitants d'une commune ont la garde, celle de la déclaration du mode d'instruction de leurs enfants. Le maire, en sa qualité d'officier de l'état-civil recevra ces déclarations, et procédera à leur contrôle, afin de vérifier que l'ensemble des enfants de sa commune bénéficie du droit à l'instruction, conformément aux dispositions de l'article L. 131-2 du code de ...

[Amendement N° 825 au texte N° 3797 - Article 6 \(Sort indéfini\)](#)

Le présent article 6 vise à s'assurer qu'aucune subvention publique ne puisse être versée à une association ne respectant pas les valeurs de la République. Or, si cet article, dans sa forme actuelle via le « contrat d'engagement républicain », entend faire respecter à chaque association « les principes de liberté, d'égalité, notamment entre les femmes et les hommes, de fraternité de respect de la dignité de la personne humaine et de sauvegarde de l'ordre public », la laïcité, principe non moins fondateur de notre pacte républicain, est absente de

cet article. L'inscription de la laïcité dans le contrat d'engagement républicain n'aurait en aucun cas ...

[Amendement N° 830 au texte N° 3797 - Article 25 \(Sort indéfini\)](#)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à remettre la compétence en matière de délivrance des agréments au ministère de l'Intérieur en lieu et place du ministère des Sports. En effet, en matière de lutte contre les séparatismes et de préservation des principes républicains, le ministère de l'Intérieur bénéficie déjà des effectifs formés à cette mission particulière, notamment des préfets de départements, qui sont tout à fait prêts à endosser la responsabilité de délivrer et retirer les agréments, comme cela était le cas avant que la mesure de simplification instaurée par l'ordonnance du 23 juillet 2015 ne la leur retire.

TEXTE N°3791 « Lutte contre la maltraitance animale »

[Amendement N° 277 au texte N° 3791 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

La France a connu au cours de l'année 2020 une vague de cruauté sans précédent frappant tout particulièrement le monde équin. Mutilations, lacérations, actes de zoophilie, cette série macabre n'a laissé personne indifférent tant elle était marquée par une cruauté gratuite d'une violence inouïe. Nul ne peut accepter un tel sadisme à l'encontre d'animaux, êtres dotés de sensibilité. Mais, alors que notre droit est éloquent lorsqu'il s'agit de sanctionner abandons et violences envers les animaux, la sanction s'avère trop faible lorsqu'il s'agit d'actes de cruauté. Pourtant, le durcissement du régime de sanction à l'encontre des sévices graves ou de nature sexuelle ou ...

[Amendement N° 315 au texte N° 3791 - Article 12 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à maintenir les dispositions relatives aux cétacés (captivité, spectacle, reproduction, acquisition) en prévoyant une exception seulement pour les parcs zoologiques respectant des conditions strictes. Les cétacés bénéficient, au même titre que les autres espèces présentes en parcs zoologiques, de l'attention et de l'expertise d'équipes de professionnels chargés de garantir la satisfaction de leurs besoins biologiques et de leur bien-être. Interdire la présence des cétacés au sein des parcs zoologiques en l'absence de toute autre solution d'hébergement ayant prouvé techniquement et scientifiquement être capable de satisfaire leurs besoins et ...

TEXTE N°3739 « Prorogation de l'état d'urgence sanitaire »

Amendement N° 13 au texte N° 3739 - Article 2 (Rejeté)

Cet article proroge jusqu'au 1er juin 2021 inclus l'état d'urgence sanitaire, en vigueur depuis le 17 octobre 2020, sur l'ensemble du territoire national. En vertu de l'article 7 de la loi du 23 mars 2020, le cadre juridique de l'état d'urgence sanitaire, introduit dans le code de la santé publique et sur le fondement duquel l'état d'urgence sanitaire a été déclaré et prorogé à déjà plusieurs reprises pour lutter contre l'épidémie de covid-19, n'est applicable que jusqu'au 1er avril 2021. Aucune des lois qui ont suivi la loi du 23 mars 2020 n'a abrogé ou modifié cette date de fin d'applicabilité.

Amendement N° 12 au texte N° 3739 - Article 1er (Rejeté)

L'article 1er de ce 6ème projet de loi relatif à l'État d'urgence sanitaire reporte au 31 décembre 2021 la caducité du régime d'état d'urgence sanitaire, initialement fixée au 1er avril 2021 par l'article 7 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020. D'ailleurs dans le calendrier d'avant l'interruption de session pour Noël, était inscrite cette semaine la discussion de, non pas d'une énième prorogation mais d'un projet de loi de régime pérenne de gestion des urgences sanitaires (Projet de loi n° 3714), texte adopté en conseil des ministres le 21 décembre, et qui avait été précédé d'une mission d'information co-présidée par Sacha

Amendement N° 14 au texte N° 3739 - Article 4 (Rejeté)

Cet article prolonge jusqu'au 31 décembre 2021 la mise en œuvre de ces traitements, ainsi que la durée de conservation des données pour ces finalités spécifiques. Cet amendement du Groupe LR propose de limiter cette durée au 1er juin 2021, date prévue de fin du dispositif de l'EUS dans ce projet de loi.

TEXTE N°3642 « Projet de loi de finances pour 2021 »

Amendement N° 421 au texte N° 3642 - Article 42 bis F (Tombe)

Cet amendement des députés Les Républicains propose de conserver en 2021 la possibilité pour les communes et les EPCI d'accorder des exonérations de CFE aux entreprises de leurs territoires qui sont les plus fragilisées par la crise. Il complète le dispositif adopté en première lecture au Sénat, qui permet aux communes et aux EPCI à fiscalité propre d'exonérer les entreprises de leur territoire des secteurs de l'hôtellerie-restauration, de la culture, de l'évènementiel et du sport de l'intégralité de la cotisation foncière des entreprises (CFE), en prorogant cette faculté pour l'année 2021.

Amendement N° 826 au texte N° 3642 - Article 33 (Retiré avant séance)

Dans la même perspective que l'amendement n° 731, cet amendement des députés Les Républicains vise à supprimer 3 milliards d'euros au sein de la mission « Investissements d'avenir » afin qu'ils puissent financer les nouvelles mesures d'urgence économique voulues par le Gouvernement. Ajoutés aux 5 milliards de crédits annulés au sein de la mission « Plan de relance », ce seraient ainsi 8 milliards d'euros de crédits déjà votés que le Gouvernement pourrait mobiliser plutôt que d'avoir encore recours à l'endettement.

[Amendement N° 1093 au texte N° 3642 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

La recherche occupe une place centrale dans plusieurs entreprises. Elle permet de mieux comprendre et d'optimiser certains procédés. Dans le domaine de l'agriculture, par exemple, la recherche sur certains procédés permet à une échelle nationale, ou plus importante, de tenter de répondre aux enjeux de demain : stockage de carbone dans les sols et limitation des émissions des GES. De ce fait, des entreprises travaillent sur l'optimisation des procédés en collaboration avec des instituts de recherche académique comme l'INRAE. Cette collaboration a plusieurs avantages : l'INRAE apporte son expertise et permet de valider des résultats et de l'autre côté des entreprises privées ...

[Amendement N° 1091 au texte N° 3642 - Article 9 duodécies \(Tombe\)](#)

Lors de l'examen du PLF 2021 en 1ère lecture, le Sénat a adopté, à l'article 9 duodécies, un amendement (1229 rect.) à l'initiative du Groupe Rassemblement des Démocrates Progressistes et Indépendants (RDPI). Cet amendement, propose de redéfinir le périmètre actuel des travaux de rénovation énergétique des logements éligibles au taux réduit de TVA (5,5 %). Cette proposition serait justifiée, selon le Gouvernement, par le fait que les travaux de rénovation éligibles à la TVA au taux réduit rentrant dans le champ du CITE, ledit CITE étant supprimé à compter du 1er janvier 2021, il serait nécessaire de redéfinir un périmètre qui soit celui du crédit d'impôt ...

[Amendement N° 11 au texte N° 3642 - Article 9 duodécies \(Tombe\)](#)

Lors de l'examen du PLF 2021 en 1ère lecture, le Sénat a adopté, à l'article 9 duodécies, un amendement (1229 rect.) à l'initiative du Groupe Rassemblement des Démocrates Progressistes et Indépendants (RDPI). Cet amendement, inspiré par le Gouvernement, propose de redéfinir le périmètre actuel des travaux de rénovation énergétique des logements éligibles au taux réduit de TVA (5,5 %). Cette proposition serait justifiée, selon le Gouvernement, par le fait que les travaux de rénovation éligibles à la TVA au taux réduit rentrant dans le champ du CITE, ledit CITE étant supprimé à compter du 1er janvier 2021, il serait nécessaire de redéfinir un périmètre qui ...

Amendement N° 731 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Face à la persistance de la crise sanitaire et économique, le Gouvernement a décidé de mobiliser 20 milliards d'euros de crédits supplémentaires pour soutenir les secteurs les plus en difficulté. Au sein de cette enveloppe, une douzaine de milliards proviendraient du redéploiement de crédits d'urgence non consommés tandis que 8 autres milliards seraient des crédits totalement nouveaux. Le groupe Les Républicains invite le Gouvernement à revoir ses priorités en matière de politiques publiques plutôt que d'avoir à nouveau recours à la dette, en réorientant 8 milliards d'euros de crédits déjà votés et qu'il juge moins prioritaires. Aussi cet amendement vise à ...

Amendement N° 6 au texte N° 3642 - Article 15 bis A (Tombe)

Cet amendement vise à modifier la fiscalité du biofioul contenant jusqu'à 30 % d'ester méthylique d'acide gras (dit « F30 »), remplaçant le fioul domestique 100 % fossile et dont les émissions de CO₂eq sont en deçà de la limite de 250 gr CO₂eq par kWh Pci. Le Sénat a adopté en première lecture un amendement fixant cette fiscalité au minimum prévu par le cadre européen sur la fiscalité des énergies. Il est cependant proposé de revenir à une fiscalité de 10,9 € pour 100 litres (et non 2,10 €), cette disposition n'ayant pu être arbitré au Sénat préalablement à son examen en séance . Cette mesure est nécessaire car elle adresse au consommateur un signal ...

Amendement N° 1082 au texte N° 3642 - Article 15 bis A (Tombe)

Cet amendement vise à modifier la fiscalité du biofioul contenant jusqu'à 30 % d'ester méthylique d'acide gras (dit « F30 »), remplaçant le fioul domestique 100 % fossile et dont les émissions de CO₂eq sont en deçà de la limite de 250 gr CO₂eq par kWh Pci. Le Sénat a adopté en première lecture un amendement fixant cette fiscalité au minimum prévu par le cadre européen sur la fiscalité des énergies. Il est cependant proposé de revenir à une fiscalité de 10,9 € pour 100 litres (et non 2,10 €), cette disposition n'ayant pu être arbitré au Sénat préalablement à son examen en séance . Cette mesure est nécessaire car elle adresse au consommateur un signal ...

Amendement N° 128 au texte N° 3642 - Avant l'article 33 (Retiré avant séance)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. En cas de fermeture, ce qui arrivera

si des mesures fortes ne sont pas prises rapidement, c'est tout le tissu économique local qui s'en trouvera atteint ...

Amendement N° 1214 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. En cas de fermeture, ce qui arrivera si des mesures fortes ne sont pas prises rapidement, c'est tout le tissu économique local qui s'en trouvera atteint ...

Amendement N° 1213 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. En cas de fermeture, ce qui arrivera si des mesures fortes ne sont pas prises rapidement, c'est tout le tissu économique local qui s'en trouvera atteint ...

Amendement N° 122 au texte N° 3642 - Avant l'article 33 (Retiré avant séance)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. En cas de fermeture, ce qui arrivera si des mesures fortes ne sont pas prises rapidement, c'est tout le tissu économique local qui s'en trouvera atteint ...

Amendement N° 1094 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements

annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. Depuis le mois de mars dernier l'ensemble des espaces de loisirs de notre territoires sont fermés en raison de l'épidémie. Malgré une réouverture partielle cet ...

Amendement N° 1096 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

La crise sanitaire du Covid-19 a durement et durablement affecté le secteur du tourisme en général et, plus particulièrement encore, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels qui se caractérisent par d'importantes obligations de maintenance pendant les périodes de fermeture et des investissements annuels lourds. Leur situation financière obérée en cette fin d'année 2020 remet en cause la pérennité d'un grand nombre de ces espaces ancrés dans nos territoires et qui sont clés pour leur vitalité. Depuis le mois de mars dernier l'ensemble des espaces de loisirs de notre territoires sont fermés en raison de l'épidémie. Malgré une réouverture partielle cet ...

Amendement N° 612 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Cet amendement propose la création d'un « fonds de sauvegarde » qui aura pour vocation de compenser les charges fixes des entreprises de loisirs « Indoor », comme les loyers, qui pèsent fortement sur les entreprises du secteur dans cette période de faible activité dû à la crise sanitaire. Ce fonds de sauvegarde s'appliquerait jusqu'au 30 Juin 2021. Ce mécanisme de compensation des charges fixes serait indexé sur le niveau de reprise du chiffre d'affaires par rapport au niveau de l'année 2019 et les éventuelles autres mesures d'aides touchés par l'entreprise seraient déduites du montant de cette compensation.
* Exemple d'application du fond de Sauvegarde des ...

Amendement N° 411 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Les très petites entreprises de 0 à 10 salariés, les micro-entrepreneurs et les professions libérales dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 1 million d'euros et le bénéfice imposable inférieur à 60000 euros sont éligible au fonds de solidarité exceptionnel mis en place pour faire face aux conséquences économiques du Covid-19. Les entreprises éligibles au titre de fonds de solidarité perçoivent une aide directe de 1500 euros par mois venant en partie compenser la perte d'exploitation subie liée à la baisse ou à l'arrêt de leur activité. Néanmoins les entreprises nouvellement créées sont exclues du périmètre d'éligibilité du fonds de ...

Amendement N° 416 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Les ressourceries ont été fragilisées par les deux mois de fermeture du premier confinement. Elles ont en partie surmonté la crise grâce aux aides des collectivités territoriales et des fonds départementaux d'insertion, revoyant à la baisse des pertes initialement estimées à 50 millions d'euros. Avant la seconde vague de COVID 19 et le second confinement ces ressourceries devaient bénéficier d'un fonds d'urgence de 10 millions de l'Agence de la transition écologique (Ademe), et de 21 millions d'euros issus du plan de relance. Avec le second confinement ces sommes ne sont pas suffisantes et si nous voulons aider les ressourceries, il convient de dégager des moyens ...

Amendement N° 613 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Le présent amendement vise à renforcer et à compléter le Fonds de compensation des charges fixes afin qu'il bénéficie également aux espaces de loisirs, d'attractions et culturels dès lors que ces entreprises se retrouvent elles-mêmes, dans les faits, exclues des mesures de soutien. En effet, les espaces de loisirs, d'attractions et culturels ont des coûts fixes importants même pendant les périodes de fermeture administrative ou saisonnière (entretien des équipements et soins des animaux). Elles n'ont donc pas pu et ne peuvent toujours pas placer la majorité de leurs salariés permanents en activité partielle contrairement aux autres secteurs et aux autres entreprises ...

Amendement N° 419 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

La crise sanitaire que connaît notre pays impacte aujourd'hui le secteur événementiel. L'État d'urgence sanitaire qui vient d'être prolongé entraîne l'annulation de quasiment tous les événements depuis fin février 2020 et déjà au 1er semestre 2020 (cf Salon International de l'Agriculture). Le confinement général, puis la reprise très timide des activités entre juin et septembre 2020 et le contexte sanitaire actuel ont fait plonger l'activité événementielle des opérateurs de toute la chaîne de valeur du secteur : les agences événementielles, les organisateurs de salons, foires, congrès, les gestionnaires des sites d'accueil, les prestataires de ...

Amendement N° 441 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Cet amendement vise à créer un nouveau programme « logement » au sein de la mission « Plan de relance », afin de faire de la construction, en complément de la rénovation énergétique des bâtiments, l'un des piliers de la relance. Dans ce cadre, cet amendement vise plus spécifiquement à alerter sur la nécessité de rétablir le dispositif « Pinel » tel qu'il était prévu, à savoir avec une couverture du territoire plus grande. La loi de finances pour 2018 a en effet terriblement restreint son accessibilité en supprimant les zones B2 et C notamment. Il

convient donc de remédier à cette inégalité territoriale. Alors que le nouveau dispositif Pinel est réservé à ...

Amendement N° 412 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

En 2018, la France comptait entre 1,35 million et 1,45 million d'associations en activité, qui mobilisaient près de 12,5 millions de bénévoles. Entre septembre 2018 et août 2019, 72 000 associations avaient été créées, d'après les chiffres du réseau associatif Recherches et Solidarités. Selon le Président du réseau associatif Recherches et solidarités « Pour le secteur associatif, cette pandémie est tombée d'autant plus mal que le dernier trimestre 2019 s'annonçait encourageant en termes d'emplois. Cette dynamique a été cassée par le Covid-19 », En collaboration avec le mouvement associatif, le réseau a produit deux rapports (pendant et après le ...

Amendement N° 417 au texte N° 3642 - Article 33 (Rejeté)

Les monuments historiques et parcs et jardins recevant du public sont fortement impactés par les mesures de confinement prises par le Gouvernement en raison de la crise sanitaire qui touche notre pays. Précisément, d'une part, ces monuments et parcs et jardins ne génèrent des revenus que grâce à l'accueil du public sous toutes ses formes (visite ou location pour des réceptions notamment). Or, cet accueil est rendu impossible en raison des fermetures administratives obligatoires et du confinement. Avant même ces fermetures, les mesures de distanciation sociale suggérées par les pouvoirs publics avaient en outre fait baisser fortement la fréquentation de ces lieux. D'autre ...

TEXTE N°3637 « Justice pénale des mineurs »

Amendement N° 118 rectifié au texte N° 3637 - Article 4 (Rejeté)

L'ordonnance prévoit que l'obligation d'effectuer un travail d'intérêt général est applicable aux mineurs âgés de seize à dix-huit ans. Le présent amendement propose d'abaisser l'âge à 13 ans.

Amendement N° 108 au texte N° 3637 - Après l'article 8 (Non soutenu)

L'ordonnance prévoit que la date de l'audience de prononcé de la sanction a lieu dans un délai compris entre six et neuf mois après la déclaration de culpabilité. Ce délai apparaît trop long au regard des enjeux en cause, il est donc proposé de le porter à un délai compris entre deux et quatre mois.

Amendement N° 116 au texte N° 3637 - Après l'article 7 (Non soutenu)

Le présent amendement prévoit que le tribunal pour enfants pourra prononcer, pour les mineurs de plus de 16 ans, un placement en fin de semaine dans un établissement pénitentiaire pour mineurs, pour une durée limitée à quatre week-ends consécutifs. Cette peine permettrait de respecter le temps scolaire et contribuerait à dissuader certains jeunes à récidiver en leur faisant prendre conscience de la gravité de leurs actes Au deuxième alinéa de l'article L. 422-3 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, après le

Amendement N° 110 au texte N° 3637 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'ordonnance prévoit que les mineurs déclarés coupables d'une infraction pénale peuvent faire l'objet de mesures éducatives et, si les circonstances et leur personnalité l'exigent, de peines. Les peines ont pour objectif de protéger la société, prévenir le renouvellement de l'infraction, restaurer l'équilibre social et respecter les intérêts des victimes. Elles ne sauraient à ce titre être trop strictement encadrées. À l'article L. 11-3 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, les mots : « , si les circonstances et leur personnalité l'exigent, » sont supprimés. M. ...

Amendement N° 109 au texte N° 3637 - Après l'article 1er (Rejeté)

Afin de tenir compte de la réalité de la délinquance juvénile, le présent amendement propose de fixer le seuil de la majorité pénale à 16 ans. Néanmoins, le tribunal pour enfants et la cour d'assises des mineurs peuvent, compte tenu des circonstances de l'espèce et de la personnalité du mineur ainsi que de sa situation, décider qu'il y a lieu de le faire bénéficier des dispositions de la présente ordonnance. Cette décision doit être spécialement motivée. L'article L. 11-1 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, est ainsi modifié : 1° Au premier alinéa, les mots ...

Amendement N° 54 au texte N° 3637 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'article 11-1 de l'ordonnance pose une présomption d'irresponsabilité pour les mineurs de moins de 13 ans et une de discernement pour ceux âgés d'au moins 13 ans. Jusque-là, le juge pour enfants se fondait sur le discernement du mineur pour en décider. À moins que, exceptionnellement, ce dernier en décide autrement, aucun mineur ne sera poursuivi pénalement en dessous de cet âge. Concrètement, cela signifie que, à part les cas de délinquance les plus graves, bien des faits seront classés sans suite dès le commissariat, puisque non poursuivables, et que tout un pan de la délinquance juvénile deviendra invisible. C'est un déni complet de la réalité du terrain. Près ...

Amendement N° 55 au texte N° 3637 - Après l'article 3 (Rejeté)

Le Code de justice pénale des mineurs définit la mesure éducative judiciaire comme « un accompagnement individualisé construit à partir d'une évaluation de la situation personnelle, familiale, sanitaire et sociale du mineur ». Toutefois et afin d'évaluer de manière la plus proportionnée possible la mesure éducative à prendre, il est nécessaire de prendre en compte la gravité des faits qui lui sont reprochés et du trouble à l'ordre public qui en est résulté. Tel est l'objet de cet amendement du Groupe LR. La première phrase du premier alinéa de l'article L. 112-2 du code de la justice pénale des mineurs, est complétée par les mots : « mais également de ...

Amendement N° 53 au texte N° 3637 - Après l'article 1er (Rejeté)

Par cet amendement, il est nécessaire d'ajouter que la levée de l'excuse de minorité peut être décidée pour un mineur de plus de 16 ans en fonction de la gravité des faits qu'il a commis et de sa personnalité. Le juge aura ainsi une libre appréciation. Beaucoup d'élus souhaitent qu'un mineur de 16 ans et plus puisse participer à la vie démocratique que ce soit pour acquérir le droit de vote ou exercer leur droit de pétition auprès du CESE, il n'y a donc pas lieu de ne pas les considérer comme des personnes adultes responsables et de pouvoir les juger comme telles en fonction des circonstances. Lors de l'examen en commission des lois, il nous a été répondu ...

Amendement N° 111 au texte N° 3637 - Après l'article 1er (Rejeté)

L'ordonnance prévoit que les mineurs de moins de treize ans sont présumés ne pas être capables de discernement. Le présent amendement prévoit de supprimer cette disposition. En effet, si certains mineurs de 13 ans ne sont pas capables de discernement, beaucoup n'ont pas la même maturité qu'autrefois. Ils peuvent en particulier disposer d'une conscience plus précoce des réalités, notamment en raison d'un accès facilité aux informations les plus diverses. En outre, les réseaux pourraient détourner cette disposition et utiliser les mineurs de 13 ans à des fins criminelles. Le second alinéa de l'article L. 11-1 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa ...

Amendement N° 115 au texte N° 3637 - Après l'article 4 (Rejeté)

L'ordonnance prévoit que la peine d'interdiction du territoire français n'est pas applicable aux mineurs. Le présent amendement prévoit de supprimer cette disposition.

Amendement N° 57 au texte N° 3637 - Après l'article 4 (Rejeté)

Toujours dans la même logique, cet amendement permet de lever l'excuse de minorité et de renvoyer le mineur devant les juridictions de droit commun devant lesquelles il encourra la même peine que les majeurs à l'exception de l'interdiction de territoire français. Tel est l'objet de cet amendement du Groupe LR. Au premier alinéa de l'article L. 121-4 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, après le mot : « justifie, », sont insérés les mots : « lever l'excuse de minorité et le renvoyer devant les juridictions de droit commun, devant lesquelles il encourra la même ...

[Amendement N° 56 au texte N° 3637 - Après l'article 3 \(Rejeté\)](#)

Concernant la mesure éducative judiciaire, le juge pourra décider dans ce nouveau cadre, d'une confiscation d'objet, de l'obligation d'effectuer un stage civique, des interdictions de paraître dans certains lieux, d'aller et venir sur la voie publique (à partir d'une certaine heure), d'entrer en contact avec des personnes concernées mais aussi pourra prononcer la mise en place de quatre modules dont un module de réparation (L. 112-8 à L. 112-10) qui consiste en « une activité d'aide ou de réparation à l'égard de la victime ou dans l'intérêt de la collectivité » qui nécessite l'accord de la victime, ou « une médiation entre le mineur et la victime ». ...

[Amendement N° 112 au texte N° 3637 - Après l'article 4 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement prévoit que l'excuse de minorité sera par principe écartée lorsqu'un mineur de 16 à 18 ans sera déclaré coupable d'un crime ou d'un délit commis à l'encontre des forces de l'ordre ou d'un sapeur pompier, sauf décision motivée du juge. Ainsi, dans ces cas, les mineurs seraient passibles des mêmes peines que les personnes majeures. L'article L. 121-5 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, est complété par un alinéa ainsi rédigé :« Le tribunal pour enfants et la cour d'assises des mineurs ne pourront faire application des dispositions ...

[Amendement N° 113 au texte N° 3637 - Après l'article 4 \(Rejeté\)](#)

L'ordonnance prévoit que les dispositions relatives à la période de sûreté ne sont pas applicables aux mineurs. Le présent amendement propose de revenir sur cette disposition.

[Amendement N° 114 au texte N° 3637 - Après l'article 4 \(Rejeté\)](#)

L'ordonnance prévoit que si le mineur est âgé de plus de seize ans, le tribunal de police, le tribunal pour enfants et la cour d'assises des mineurs peuvent, à titre exceptionnel et compte tenu des circonstances de l'espèce et de la

personnalité du mineur ainsi que de sa situation, décider qu'il n'y a pas lieu de faire application des règles d'atténuation des peines. Cette décision ne peut être prise que par une disposition spécialement motivée. Le présent amendement prévoit d'inverser la logique de cette disposition : si le mineur est âgé de plus de seize ans, le tribunal de police, le tribunal pour enfants et la cour d'assises des mineurs ne font pas ...

Amendement N° 119 au texte N° 3637 - Après l'article 6 (Rejeté)

Lorsque les représentants légaux du mineur poursuivi ne défèrent pas à la convocation à comparaître devant un magistrat ou une juridiction pour mineurs, l'ordonnance prévoit une amende dont le montant ne peut excéder 3 750 euros ou à un stage de responsabilité parentale. Ces sanctions semblent insuffisantes au regard des enjeux en cause, il est donc proposé de les porter à 7 500 euros et un stage de responsabilité parentale. Au deuxième alinéa de l'article L. 311-5 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019 950 du 11 septembre 2019, les mots : « 3 750 euros ou » sont remplacés par les mots : « 7 500 euros et ». ...

Amendement N° 121 au texte N° 3637 - Après l'article 6 (Rejeté)

L'ordonnance encadre trop strictement le placement en détention provisoire des mineurs. Or, cette procédure est réservée aux cas les plus graves. Cette mesure peut être indispensable pour lutter efficacement contre les formes de criminalité les plus graves pour lesquelles il existe souvent des risques de pressions, de réitération, de disparition des preuves ou de fuite des personnes poursuivies. Cette suppression se justifie d'autant plus que le mineur de moins de treize ans ne peut être placé en détention provisoire. L'article L. 334-2 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 ...

Amendement N° 106 au texte N° 3637 - Après l'article 6 (Rejeté)

Les causes de l'aggravation de la violence des mineurs tiennent en partie à un affaiblissement de l'autorité et de l'encadrement parental. Les enfants concernés sont parfois victimes d'une perte de repère et d'un désengagement des parents dans leur éducation. Dès 2002, l'OMS reconnaissait que les « habilités parentales déficientes » constituaient l'un des facteurs contribuant à la criminalité. Les parents, titulaires de l'autorité parentale, peuvent être responsables des comportements déviants de leurs enfants, lorsqu'ils ne sont pas en mesure de les prévenir et de les réprimer. Il n'est pas acceptable qu'un mineur soit condamné à plusieurs reprises ...

Amendement N° 59 au texte N° 3637 - Après l'article 7 (Retiré)

L'article 413-6 dispose que le mineur âgé d'au moins treize ans peut être placé en garde à vue. Toutefois, dans certains cas (MNA par exemple) il est nécessaire de pouvoir identifier un mineur même s'il a moins de 13 ans. Cet amendement permet donc de le faire seulement quand il est essentiel d'identifier l'auteur présumé des faits. L'article L. 413-6 du code de la justice pénale des mineurs, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2019-950 du 11 septembre 2019 précitée, est complété par un alinéa ainsi rédigé :« Il ne peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa précédent que pour permettre l'identification de l'auteur présumé des ...

AMENDEMENTS COSIGNÉS — SEPTEMBRE 2019

TEXTE N°2243 « Bioéthique »

Amendement N° 1225 rectifié au texte N° 2243 - Article 17 (Retiré)

Le présent projet de loi ouvre la possibilité de pratiquer, dans un cadre de recherches fondamentales autorisées par l'Agence de la biomédecine ayant une finalité médicale, des modifications du génome d'embryons surnuméraires destinés à être détruits, en supprimant l'interdiction figurant aujourd'hui à l'article L. 2151-2 du code de la santé publique de créer des embryons « transgéniques ». L'auteur de l'amendement ne souhaite pas, fût-ce dans le cadre de recherches scientifiques, la création d'embryon génétiquement modifié afin d'éviter de tomber dans le piège pernicieux de l'eugénisme. Rédiger ainsi l'alinéa 2 :« La création ...

Amendement N° 1913 au texte N° 2243 - Article 17 (Rejeté)

L'article L. 2151-2 alinéa 2 du Code de la santé publique actuellement en vigueur interdit « la création d'embryons transgéniques ou chimériques », sans définir les termes de transgénèse et de chimère et sans préciser s'il s'agit de la modification d'un embryon humain ou animal. Afin de remédier au flou juridique entourant cet article, le projet de loi bioéthique a procédé à une réécriture de l'alinéa 2 en ces termes : « La modification d'un embryon humain par adjonction de cellules provenant d'autres espèces est interdite. » Autrement dit, le projet de loi entend interdire explicitement les chimères homme-animal. En revanche, il ne prévoit pas ...

Amendement N° 1899 au texte N° 2243 - Après l'article 32 (Rejeté)

Il convient de s'interroger sur les causes de l'explosion de l'infertilité dans notre pays et sur la quasi absence de politique de prévention. Un rapport prévu par la loi bioéthique de 2011 sur les causes de l'infertilité a été rendu en 2012, sans que cela ne soit suivi d'une politique sanitaire volontariste. Il serait pourtant nécessaire de renforcer les recherches médicales contre l'infertilité, notamment celles induites par nos modes de vie ou des questions environnementales, et celles pour trouver des traitements qui visent à restaurer la fertilité. C'est pourquoi, le présent amendement propose que, dans le délai d'un an après l'entrée en vigueur de la ...

[Amendement N° 723 au texte N° 2243 - Après l'article 4 \(Rejeté\)](#)

L'article 227-12 du code pénal punit de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende la provocation à l'abandon d'enfant. Ce même texte punit également l'entremise lucrative entre une personne désireuse d'adopter un enfant et un parent désireux d'abandonner son enfant d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Or, sur internet, il existe un nombre conséquent de sites, en français qui organisent des conventions de gestation pour autrui, pratique interdite dans notre pays, ou qui, à l'instar du site « co-parents.fr » publient des annonces de couples, souvent de même sexe, en recherche de mère porteuse. Ces sites qui ont pour objet de ...

[Amendement N° 81 au texte N° 2243 - Article 1er \(Non soutenu\)](#)

Les CECOS français sont aujourd'hui tenus de détruire les gamètes qu'ils conservaient jusqu'à ce jour s'il apparaît que le donneur est décédé. La loi interdit donc de réaliser une insémination après le décès du conjoint. On se trouve face à un paradoxe dans le projet de loi qui autorise d'une part les femmes seules ou les couples de femmes à avoir recours à des gamètes ou des inséminations, et d'autre part, qui interdit à une veuve de pouvoir avoir recours aux gamètes de son époux décédé alors qu'un projet parental était en cours. La femme qui a perdu son mari, pour avoir un enfant, devrait donc faire appel au sperme anonyme, tout comme une femme seule ...

[Amendement N° 2117 au texte N° 2243 - Article 4 \(Non soutenu\)](#)

L'article 4 prévoit l'inscription, dans l'acte de naissance intégral des enfants de couples de femmes, de la mention de la déclaration anticipée de volonté. Cette distinction est susceptible, selon le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, de représenter une discrimination entre les couples hétérosexuels et les couples de femmes, inutile de surcroît puisque le recours à un tiers donneur constitue une évidence pour les couples de femmes homosexuelles. L'auteur de l'amendement propose donc de supprimer cette inscription. À la

fin de l'alinéa 22, supprimer les mots :« qui l'indique dans l'acte de naissance de l'enfant ». Mme ...

Amendement N° 72 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Le code de la santé publique dans sa version en vigueur impose l'existence de conditions médicales pour permettre la mise en œuvre de techniques d'assistance médicale à la procréation, à savoir une stérilité ou le risque d'une transmission d'une maladie au sein du couple ou de l'enfant à naître. Cet amendement vise à exclure d'autres hypothèses qui ne seraient pas justifiées par des raisons médicales et donc à conserver ces conditions en l'état. Il convient d'éviter la possibilité d'utiliser l'assistance médicale à la procréation comme un moyen d'amélioration ou d'augmentation de l'espèce humaine telles qu'elle ressort des courants ...

Amendement N° 1460 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à empêcher l'assistance à la procréation médicale lorsque la femme seule ou l'un des membres du couple a été condamné pour violence familiale c'est-à-dire une agression sexuelle, une violence, ou plus largement une atteinte à l'intégrité physique ou psychique commise sur un conjoint, un ancien conjoint, un enfant ou un parent. En effet, il semble déraisonnable d'aider des parents à avoir un enfant pour à terme l'éduquer et vivre avec lui lorsque l'un d'eux a déjà fait subir des violences graves à l'un de ses proches. Cette personne serait plus susceptible de commettre des violences à l'encontre de l'enfant à naître et ...

Amendement N° 92 au texte N° 2243 - Article 2 (Non soutenu)

Les CECOS français sont aujourd'hui tenus de détruire les gamètes qu'ils conservaient jusqu'à ce jour s'il apparaît que le donneur est décédé. La loi interdit donc de réaliser une insémination après le décès du conjoint. On se trouve face à un paradoxe dans le projet de loi qui autorise d'une part les femmes seules ou les couples de femmes à avoir recours à des gamètes, et d'autre part, qui interdit à une veuve de pouvoir avoir recours aux gamètes de son époux décédé alors qu'un projet parental était en cours. La femme qui a perdu son mari, pour avoir un enfant, devrait donc faire appel au sperme anonyme, tout comme une femme seule ou un couple de ...

Amendement N° 697 au texte N° 2243 - Article 1er (Non soutenu)

Cet amendement vise à réserver la prise en charge de la procréation médicalement assistée uniquement lorsque cette dernière a une visée thérapeutique. Compléter l'alinéa 46 par les mots :« à condition qu'elle ait une visée thérapeutique c'est-à-dire qu'elle ait pour objet de remédier à l'infertilité

d'un couple, infertilité non-liée à l'âge, ou d'éviter la transmission à l'enfant du couple d'une maladie d'une particulière gravité ». Mme Trastour-Isnart, M. Gosselin, M. Le Fur, M. Vialay, Mme Bassire, Mme Corneloup

Amendement N° 76 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Le projet de procréation d'une femme seule ou d'un couple de femmes relève d'un désir personnel et l'assistance qui leur est nécessaire pour la réalisation de ce projet n'a aucun lien avec leur état de santé. La PMA sert en principe à résoudre un problème d'infertilité qui est un problème médical. Ce n'est pas à la collectivité et donc à l'Assurance maladie de prendre en charge la réalisation du désir d'enfant de femmes qui ne souffrent pas d'infertilité, tout particulièrement dans un contexte qui impose des restrictions et de réaliser d'importantes économies. I. - Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :« L'assurance maladie ...

Amendement N° 1916 au texte N° 2243 - Article 1er (Non soutenu)

Le droit à l'enfant n'existe pas. Seul l'enfant a des droits. Le désir d'avoir des enfants est légitime, mais ce n'est pas un dû. Les avancées de la science rendent aujourd'hui possible la reproduction par « Procréation Médicalement Assistée », assise sur la technique dite de « Fécondation In Vitro », utilisée actuellement pour répondre à des problèmes d'infertilité. En dehors de tous problèmes d'infertilité, certains souhaitent faire appel à ces techniques afin de ne pas avoir à procréer naturellement. Comme cette demande n'est pas liée à une pathologie, puisqu'elle répond au seul désir de procréer sans avoir de relations sexuelles, il ...

Amendement N° 87 au texte N° 2243 - Article 2 (Non soutenu)

Certains pays dans le monde comme Israël ou les États-Unis autorisent déjà la conservation des gamètes des donneurs décédés. En 2018, un avis du Comité Consultatif national d'éthique jusque là défavorable à l'autoconservation des gamètes est revenu sur sa décision. Il s'est déclaré favorable à l'autoconservation pour les personnes qui le souhaitent et assortit une telle décision à une limite d'âge minimale et maximale. La personne qui bénéficie de cette aide devrait alors recevoir un accompagnement médical et psychologique. Dans cet avis, le CCNE s'est déclaré favorable à l'ouverture de la procréation médicalement assistée après le décès de ...

TEXTE N°2208 « Disposition du droit électoral »

Amendement N° 53 au texte N° 2208 - Article 5 (Adopté)

Le présent amendement réserve la possibilité de faire figurer sur le bulletin de vote le nom et la photo ou représentation d'une tierce personne ayant vocation à présider l'organe délibérant aux seules élections municipales des trois villes à secteurs et arrondissements (Paris, Lyon et Marseille). La faculté d'insérer sur le bulletin de vote le nom et la photographie ou représentation du candidat pressenti pour devenir maire de Paris, Lyon et Marseille constitue une clarification utile à la sincérité du scrutin. Cependant, compte tenu des incertitudes inhérentes à la désignation préalable du futur président de l'organe délibérant qui découlent notamment du ...

[Amendement N° 52 au texte N° 2208 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à clarifier la rédaction de l'article 5 de la proposition de loi en énumérant de façon limitative les informations que peuvent comporter les bulletins de vote. Conformément à la position adoptée par la commission des Lois, seules les photographies ou représentations du ou des candidats peuvent figurer sur les bulletins de vote. Par ailleurs, il interdit de faire figurer le nom de tierces personnes à l'élection, à l'exception de celui du candidat pressenti pour présider l'organe délibérant des trois villes à secteurs (Paris, Lyon, Marseille). Rédiger ainsi cet article :« L'article L. 52-3 du code électoral est ainsi rédigé ...

[Amendement N° 54 au texte N° 2208 - Article 5 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à clarifier la rédaction de l'article 5 de la proposition de loi en énumérant de façon limitative les informations que peuvent comporter les bulletins de vote. Conformément à la position adoptée par la commission des Lois, seules les photographies ou représentations du ou des candidats peuvent figurer sur les bulletins de vote. Par ailleurs, il interdit de faire figurer le nom de tierces personnes à l'élection, à l'exception de celui du candidat pressenti pour présider l'organe délibérant des trois villes à secteurs (Paris, Lyon, Marseille). Rédiger cet article :« L'article L. 52-3 du code électoral est ainsi rédigé :« Art. L. ...

TEXTE N°2206 « Mobilités »

[Amendement N° 302 au texte N° 2206 - Article 26 \(Retiré\)](#)

Le présent amendement concerne les titres-mobilité expirés non consommés qui n'ont pas été présentés au remboursement, communément appelés « perdus périmés ». Il propose de reverser ces sommes, affectées mais non dépensées, aux employeurs qui prennent en charge tout ou partie des frais liés à la mobilité domicile-travail de leurs salariés bénéficiaires du titre. L'article L. 3261-9 du code du travail encadre les modalités relatives aux perdus périmés

pour ce qui concerne le titre-mobilité. Il est directement dérivé de l'article L. 3262-5 du même code puisque le titre-mobilité reprend le cadre législatif historique du titre-restaurant. Si le ...

Amendement N° 1 au texte N° 2206 - Article 1er A (Retiré avant séance)

Le fret ferroviaire présente une alternative très efficace au transport routier de marchandises, aussi bien sur les aspects d'accidentologie et de congestion que sur les aspects environnementaux. Le secteur des transports est un vecteur de pollution très important, il reste le premier émetteur de CO2 qui contribue fortement au réchauffement climatique. Le transport routier produit également de nombreux polluants dangereux pour la santé : particules fines, ozone, oxydes d'azote (NOx). Signée en 1991 par huit pays de l'Arc alpin, dont la France, la Convention Alpine fixe des objectifs pour la protection de l'environnement sensible des Alpes- la Maurienne accueille le plus ...

Amendement N° 22 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Rejeté)

L'article 21bis prévoit qu'aucun emplacement de stationnement ne puisse être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons. Or, le constat de la baisse de fréquentation des centres-villes est unanime (en ce sens : rapports PROCOS, Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes) et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement a déployé le Plan Action coeur de ville en décembre 2017 visant 222 centres villes prioritaires et mobilisant une enveloppe de 5 milliards d'euros sur cinq ans. Aujourd'hui, les difficultés du stationnement et le coût de celui-ci constituent un frein à la venue en centre-ville des ...

Amendement N° 169 au texte N° 2206 - Article 1er E (Non soutenu)

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

Amendement N° 435 au texte N° 2206 - Article 1er E (Non soutenu)

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à

maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire (les deux trains de nuit qui subsistent desservant Briançon et Rodez) ou encore la fermeture de gares secondaires de TGV (A titre d'exemple, sur la ligne LYRIA, une modification du cadencement des TGV est envisagée et ...

Amendement N° 35 au texte N° 2206 - Article 1er E (Rejeté)

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire (les deux trains de nuit qui subsistent desservant Briançon et Rodez) ou encore la fermeture de gares.. Rétablir cet article dans la rédaction suivante : Au début du chapitre 1er du titre II du livre II de la ...

Amendement N° 29 au texte N° 2206 - Article 1er B (Rejeté)

Le 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport en alertant sur l'urgence à agir et en appelant à un véritable plan Marshall en matière d'infrastructures de transports. Un consensus s'était alors dégagé autour d'un scénario 2 portant à 60 milliards sur 20 ans l'investissement nécessaire dans les transports. La crise des « gilets jaunes » donne aujourd'hui un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. En retenant un scénario 2 dévalué sur la base de trois schémas définis par le COI qui allaient du statu quo à un scénario qui permettait de répondre à l'ensemble ...

Amendement N° 59 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité simplifiés pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. La section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne. L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...). Tel est l'objet du présent amendement. Compléter l'alinéa 71 par les mots :« ou de montagne ». M. Descoeur, M. Sermier, M. ...

Amendement N° 57 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Cet amendement vise à compléter le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne. L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...). À la fin de l'alinéa 71, substituer au mot :« simplifiés »les mots :« rurale ou de montagne ». M. Descoeur, ...

[Amendement N° 172 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne l'article L. 1214-36-1 en prévoyant une consultation spécifique (celle du comité de massif) à leur sujet (voir l'alinéa 64 de l'article 5). L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, ...

[Amendement N° 676 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement n° CD1340 a supprimé la possibilité de consultation de l'AOM en charge des services de transports scolaires par l'autorité compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire, au motif qu'une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation (article D. 213-29). Ceci n'est pas totalement exact. L'énoncé de cet article est le suivant : « L'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en oeuvre et la qualité des transports scolaires, le département, ...

[Amendement N° 682 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Dans sa rédaction précédente, l'alinéa 18 prévoyait de réunir le comité des partenaires avant toute « évolution substantielle » de l'offre de transport ou de la politique tarifaire. Or, la terminologie « évolution substantielle » est insuffisamment précise juridiquement et peut être soumise à différentes interprétations. Pour éviter toute insécurité juridique, il est proposé de maintenir une réunion du comité au moins une fois par an pour échanger avec les parties prenantes sur la politique de mobilité, sans pour autant lier cette

réunion à la notion « d'évolution substantielle ». À la dernière phrase de l'alinéa 20, substituer aux mots ...

Amendement N° 241 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

L'objet de cet amendement est de rappeler la nécessité d'inclure le transport fluvial en matière de report modal. À l'alinéa 6, après le mot :« modal »,insérer les mots :« , notamment en engageant une politique ambitieuse pour le développement du transport fluvial, ».

Amendement N° 7 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet article répond à une demande de mobilités longue distance écologiques et bon marché. Les trains de nuits sont la solution tant à l'échelle nationale qu'europpéenne. Toutefois, la qualité de service est actuellement trop faible pour assurer un flux suffisant de voyageurs. La douche participe à ce confort au même titre que les services en gare, ou encore les horaires de trajets adaptés au service. On peut aussi déplorer une gamme d'offres insuffisante à l'inverse du reste l'Europe où les trains de nuits sont plus développés et attirent voyageurs aisés et moins aisés. Meilleures alternatives que d'autres moyens de transport, les trains de nuit préservent le ...

Amendement N° 23 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement a comme objectif d'inclure dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037, le développement du télétravail. Le télétravail contribue à améliorer l'empreinte carbone, réduit les difficultés de circulation aux heures de pointe dans les grandes métropoles, fixe des populations dans les quartiers, espaces péri-urbains ou zones rurales, tout en contribuant à l'aménagement du territoire. Il s'inscrit ainsi pleinement dans les objectifs visés par le présent projet de loi. Compléter l'alinéa 5 par les mots :« et le développement du ...

Amendement N° 12 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Les mobilités quotidienne des français vont connaitre de profonds bouleversements, notamment du fait du développement du télétravail et, plus tard, de l'arrivée sur le marché des véhicules autonomes. Or seuls les territoires desservis par des réseaux denses de télécommunication pourront profiter de ces évolutions, qui nécessitent une connexion importante et fiable. C'est pourquoi le développement des réseaux de télécommunications doit faire partie des objectifs de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :« 5° ...

Amendement N° 51 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est ...

Amendement N° 25 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il convient de prendre en compte la spécificité des territoires de montagne et leurs difficultés d'accessibilité et de mobilité.

Amendement N° 429 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon. Ce projet de l'A45 a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Le dossier a franchi toutes les étapes de procédure, preuve de sa solidité. Une consultation a été faite, un candidat a été retenu, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a émis un avis favorable sur le projet de concession en octobre 2016, de même que le Conseil d'État en juin 2017. Il est également à noter que, sur le montant global ...

Amendement N° 129 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 245 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

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

Amendement N° 247 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

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

Amendement N° 24 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est ...

Amendement N° 181 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Notre pays est l'un des mieux desservi par les lignes ferroviaires. Il convient donc de les utiliser pour désengorger les routes du transport de marchandises par camions alors que le fret ferroviaire est au contraire en baisse constante depuis des années. Cela aura des répercussions positives en terme de sécurité routière et de développement durable. De plus, cela aura aussi un impact économique prépondérant pour nos usines produisant des trains. Or, cet alinéa propose d'engager une politique incitative uniquement en ce qui concerne le développement du transport fluvial. C'est pourquoi, le présent amendement propose d'inclure également le fret ferroviaire. À ...

Amendement N° 214 au texte N° 2206 - Article 33 (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée. Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature. Si les usagers eux-mêmes sont le plus souvent victimes de cette délinquance, les personnels de conduite et de contrôle travaillant pour ...

Amendement N° 32 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

Le présent amendement vise à conférer au Conseil d'orientation des infrastructures un rôle d'expertise et de suivi de la programmation des

investissements de l'État dans les transports à travers la rédaction du rapport annuel présenté par le Gouvernement au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques.

Amendement N° 73 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 701 au texte N° 2206 - Article 39 (Rejeté)

Le cadre social prévu pour prendre en compte les spécificités objectives des conditions d'exploitation des lignes situées en zone dense ne doit pas affecter l'unicité de l'organisation du travail au sein d'un même lieu d'activité. Il serait en effet source de conflits qu'un centre d'exploitation bus donne lieu à des règles d'organisation différentes pour les conducteurs y étant affectés, au motif que ce site accueille des lignes de profils variés. Une telle complexité serait par ailleurs difficilement opérante alors même que les conducteurs sont généralement affectés à différents services selon les semaines ou les périodes de l'année. L'amendement ...

Amendement N° 149 au texte N° 2206 - Article 34 bis (Rejeté)

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion. Ceux-ci sont amenés, quel que soit leur poste de travail, à emprunter ponctuellement ou régulièrement, ces remontées mécaniques pour les besoins de leur employeur. A cet effet d'ailleurs, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le

Amendement N° 128 au texte N° 2206 - Article 1er C (Non soutenu)

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

de plein exercice, c'est la raison pour laquelle le Conseil d'orientation des infrastructures doit compter parmi ses membres des présidents de conseils régionaux, mais aussi parce qu'ils sont des élus locaux avec une réelle connaissance des besoins en matière de mobilité. À l'alinéa 4, après le mot :« membres »,insérer les mots :« trois ...

Amendement N° 741 au texte N° 2206 - Article 31 (Rejeté)

Comme le rappelle la députée Françoise Dumas dans son rapport « vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée » (février 2019), l'augmentation des candidats libres a été multipliée par 400 % entre 2015 et 2017. Devant faire figure d'exception, ce statut est pourtant aujourd'hui largement dévoyé. Les places d'examen attribuées aux candidats libres sont en effet essentiellement utilisées par les candidats inscrits sur les plateformes de mise en relation d'élèves et d'enseignants de la conduite indépendants, travaillant sans agrément. Ces plateformes, qui utilisent le dispositif pour contourner la méthode nationale ...

Amendement N° 94 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 54, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

Amendement N° 703 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause ...

Amendement N° 275 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de rétablir la rédaction de l'alinéa 54 tel qu'il était issu des travaux du Sénat. Les débats au sein de cette chambre ont, en

effet, introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux consistant à privilégier des aménagements ponctuels. Cette exception vise, si un projet de mise en 2x2 voies est abouti (une déclaration d'utilité publique ayant été prononcée et les acquisitions et aménagements fonciers ayant été réalisés) à ne pas le remplacer par des aménagements ponctuels qui ne répondraient pas aux besoins de la population locale. À la seconde phrase de l'alinéa 54, ...

[Amendement N° 74 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 671 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

La lettre de mission de la ministre chargée des transports au président du Conseil d'orientation des infrastructures indiquait que le Conseil d'orientation des infrastructures devait être composé de « parlementaires, de grands élus territoriaux et d'experts ». Dans les faits, parmi les élus, ont été nommés trois députés, trois sénateurs, un représentant des régions, un représentant des départements et un représentant des EPCI. Si la présence des représentants des départements ne paraît plus indispensable en raison des transferts de compétence opérés par la loi NOTRe, il est en revanche nécessaire de préciser dans la loi la présence des autorités ...

[Amendement N° 746 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Retiré\)](#)

Le 6 juillet 2017, le Gouvernement a présenté son Plan Climat. Dans la continuité de ce plan, le Gouvernement s'est engagé, le 13 décembre 2017, lors de la clôture des Assises nationales de la mobilité, par la voix de la Ministre Élisabeth Borne, à ce que la loi d'orientation des mobilités définisse « les trajectoires de verdissement de nos véhicules (voitures, poids lourds, deux-roues, autocars, etc.) ainsi que les leviers pour que tous les acteurs y contribuent ». Enfin, le Gouvernement a présenté son plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique, le 1er juin 2018. Celui-ci prévoit le déploiement de 400 à 1000 stations d'avitaillement en ...

[Amendement N° 288 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ». Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à Grande Vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures. Par ailleurs, pour ces transversales, ni l'avion ni le TGV ne ...

Amendement N° 166 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 22, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 450 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés. Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, ...

Amendement N° 291 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés » à savoir le transport par câbles intra urbain ou valléen mais aussi le développement des liaisons tram/train inter urbaines. En effet, le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports. Ce mode de transport non carboné réduirait donc fortement la pollution dans les grandes villes. En montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens. Le développement du transport par câbles et des ...

Amendement N° 130 au texte N° 2206 - Article 1er C (Non soutenu)

Le Gouvernement souhaite une programmation financière et opérationnelle pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports, ce qui suppose des investissements dans des modes de transport divers, mais aussi dans des sources d'énergie multiples. C'est pourquoi il est proposé d'inclure dans l'inventaire des investissements les réseaux d'alimentation des énergies du transport afin de s'assurer de l'opérationnalité du développement des modalités, notamment celles issues des énergies alternatives nouvelles et à venir. Compléter la seconde phrase de l'alinéa 6 par les mots :« , ainsi que les investissements liés aux réseaux d'alimentation des ...

Amendement N° 78 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion que leur voiture. Souvent, du fait de l'absence de réseaux de transport en commun, chaque foyer dispose de deux voitures.. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un budget très important. Certaines zones du territoires et leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent. Il est donc urgent d'apporter une attention particulière et d'investir prioritairement dans ces zones. Tel est l'objet du présent amendement. Compléter l'alinéa 38 par les mots :« , ...

Amendement N° 26 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux de voyageurs extraordinaire car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

Amendement N° 586 au texte N° 2206 - Article 33 bis AA (Rejeté)

L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que « l'employeur peut décider, à titre conservatoire et pendant la durée strictement nécessaire à la mise en œuvre des suites données au résultat de l'enquête qui lui est communiqué par l'autorité administrative, de retirer le salarié de son emploi, avec maintien du salaire ». Il convient de faire en sorte, par cet amendement, que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre le salarié dont l'enquête administrative aurait révélé que celui-ci peut faire peser une menace sur les

infrastructures ou les usagers. Compléter cet article par l'alinéa suivant :« II. – Au huitième ...

Amendement N° 18 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par la loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi : - la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 51, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 699 au texte N° 2206 - Article 39 (Rejeté)

L'amendement vient compléter les dispositions prévues en cas de refus par un salarié RATP du transfert de son contrat de travail. Dans un contexte de rareté de certains métiers (conducteurs ou mainteneurs notamment) et face aux enjeux de continuité du service public, il convient en effet d'éviter toute incitation à une utilisation détournée de la faculté de refus (logique de licenciement indemnitaire suivi d'une réembauche). Aussi est-il proposé de compléter les conséquences indemnitaires par la perte, pour le salarié concerné, des bénéfices associés au statut particulier du contrat de travail RATP qu'il a choisi de rompre. Compléter l'alinéa 22 par la phrase ...

Amendement N° 90 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 132 au texte N° 2206 - Article 34 bis (Rejeté)

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation, leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion. L'immense majorité des salariés des domaines skiables doivent quotidiennement, quel que soit leur poste de travail, emprunter ponctuellement ou régulièrement, pour les besoins du service, ces remontées mécaniques. A cet effet, la carte de libre circulation

permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à une autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le localiser ...

Amendement N° 33 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

La programmation des investissements en matière de transports définie par le présent projet de loi doit reposer sur un principe de sincérité budgétaire. Elle implique donc d'être intégralement financée, en s'appuyant sur un équilibre entre les recettes disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. Ce principe de sincérité budgétaire n'est à ce jour pas garanti. Pour preuve, le budget de l'AFITF voté en début d'année 2019 fait déjà apparaître un écart de 200 millions d'euros en moins par rapport au montant inscrit dans le projet de loi. Le budget initial de l'AFITF, adopté le 27 février 2019, s'élève

Amendement N° 69 au texte N° 2206 - Article 31 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial. ...

Amendement N° 95 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

À l'étranger, certains trains de nuit ont montré qu'ils peuvent fonctionner à l'équilibre budgétaire. En France, l'ARAFER a émis des doutes sur la séparation comptable des activités SNCF et plus récemment sur des incohérences relevées dans les informations transmises par l'opérateur sur les trains de nuit. En 2016, l'Audit d'Intercités s'était déjà interrogé sur le calcul de certaines charges. Depuis, plusieurs régions Autorités Organisatrices des Transports ont elles aussi dénoncé l'opacité des coûts des prestations du groupe SNCF. La concurrence ne résoudra pas tous les problèmes, puisque les opérateurs historiques restent dans tous les pays en ...

Amendement N° 702 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros

correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause ...

Amendement N° 17 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Partout en Europe, et particulièrement en Europe centrale et scandinave, les trains de nuits renaissent. La France doit s'impliquer dans ce domaine, très utile pour lutter contre la pollution liée aux mobilités. Mais cela passe par un investissement dans du matériel adéquat et attractif, notamment pour les nouvelles générations de voyageurs. Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :« L'AFITF devra également soutenir financièrement les actions de développement des trains intercités de nuit, l'ouverture de nouvelles lignes et la constitution d'un réseau de nuit constitué de liaisons transversales, radiales et intraeuropéennes. »

Amendement N° 71 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 88 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés ...

Amendement N° 743 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ». Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à Grande Vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures. Par ailleurs, pour ces transversales, ni l'avion ni le TGV ne ...

[Amendement N° 165 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est ...

[Amendement N° 89 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 - 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 - 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. Il convient donc de ...

[Amendement N° 449 au texte N° 2206 - Article 31 \(Non soutenu\)](#)

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

candidats inscrits, ce qui à terme aurait des conséquences dramatiques sur le nombre de « faux » candidats libres. Dans ...

Consulter

[Amendement N° 146 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 22, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter l'alinéa 22 par les mots :« et de montagne ».

[Amendement N° 295 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 110 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 21, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

[Amendement N° 83 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à

l'aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés ...

Amendement N° 432 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

L'A45 est un projet qui est à l'étude depuis plus de 30 ans et dont l'utilité n'avait jamais été remise en cause quel que soit le Gouvernement en place. C'est dans ce cadre que le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Étienne et Lyon, et que le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Le dossier a ainsi franchi toutes les étapes de procédure, preuve de sa solidité. Une consultation a été faite, un candidat a été retenu, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ...

Amendement N° 211 au texte N° 2206 - Article 32 ter (Non soutenu)

Cet amendement vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement relatives à « la police des transports, la sécurité et la lutte contre la fraude ». Il vise également à préciser le cadre dans lequel ces enregistrements peuvent avoir lieu, en précisant que ces derniers peuvent avoir lieu aux abords des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation de services de transports, ainsi qu'aux abords des véhicules de transport public de personnes. I. – À l'alinéa 5, après la première occurrence du mot :« transport »,insérer les mots :« ou de leurs abords ».II. – En conséquence, compléter le même ...

Amendement N° 108 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Aujourd'hui, certains territoires se trouvent encore très éloignés de Paris par le réseau ferroviaire, à plus de six heures d'une gare parisienne. Ce sont des territoires qui ne sont pas desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse et dont l'enclavement s'est profondément aggravé ces trente dernières années avec la suppression des trains directs et des trains de nuit à laquelle s'ajoute l'absence de travaux importants sur les infrastructures routières. Aussi, il est proposé à travers cet amendement de réintroduire, à titre expérimental, des trains de nuit pour ces territoires, ce qui répondrait à une forte demande. En effet de nombreuses personnes ...

Amendement N° 168 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 38 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET

(trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ; s'agissant des trains d'aménagement du territoire (au nombre de deux ...

[Amendement N° 123 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ;) s'agissant des trains d'aménagement du territoire (au nombre de deux ...

[Amendement N° 87 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. Il convient donc de ...

[Amendement N° 742 au texte N° 2206 - Article 31 bis \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les ...

[Amendement N° 31 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme. En ce sens, le travail réalisé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a servi à l'élaboration de la programmation financière contenue dans le présent projet de loi d'orientation des mobilités. Le présent amendement vise à pérenniser ce Conseil d'orientation. Ce dernier aura vocation à réunir un panel d'acteurs, tant publics que privés, reconnus dans les transports afin de pouvoir éclairer le Gouvernement et le Parlement sur les orientations en matière d'investissement ou de ...

[Amendement N° 446 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Retiré\)](#)

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés. Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, ...

[Amendement N° 162 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi cet amendement a pour but de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou ...

[Amendement N° 30 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

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

comprendra également obligatoirement trois représentants des régions. À l'alinéa 4, après le mot :« membres »,insérer les ...

Amendement N° 764 au texte N° 2206 - Article 40 ter A (Rejeté)

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

Amendement N° 698 au texte N° 2206 - Article 33 (Rejeté)

La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an). Afin de renforcer la lutte contre la fraude, le Sénat a étendu la possibilité aux agents assermentés d'un exploitant de service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règlements d'exploitation au profit d'autres entreprises de transport qui ne disposeraient ...

Amendement N° 106 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement, la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux important de voyageurs car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui, la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

Amendement N° 745 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement la qualité de service est insuffisante sur les trains de nuit. Si le service s'améliore, la fréquentation sera au rendez-vous car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores, plus compatibles avec le climat. Il faut une qualité globale,

même en gare. Aujourd'hui de nombreuses gares, dont le terminus Paris-Austerlitz, n'offrent plus de douches, quand ailleurs en Europe il y a des douches même dans les trains. Sur les deux lignes maintenues, les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit à l'étranger disposent souvent ...

Amendement N° 164 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Actuellement la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux de voyageurs extraordinaire car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

Amendement N° 213 au texte N° 2206 - Article 33 ter (Retiré)

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

Amendement N° 93 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Certains départements, en particulier en zone de montagne, cumulent les handicaps d'enclavement, se trouvant à la fois éloignés de Paris et de leur capitale régionale. Ils souffrent d'un retard d'investissement qui a parfois conduit à aggraver leur situation d'enclavement. C'est pourquoi, le présent amendement prévoit qu'ils bénéficieront d'une attention particulière et qu'il convient d'investir prioritairement dans ces départements. Compléter l'alinéa 55 par les mots :« , en accordant une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement ».

Amendement N° 148 au texte N° 2206 - Article 34 bis (Rejeté)

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation, leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion. L'immense majorité des salariés des domaines skiables doivent quotidiennement, quel que soit leur

poste de travail, emprunter ponctuellement ou régulièrement, pour les besoins du service, ces remontées mécaniques. A cet effet, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à une autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le localiser ...

[Amendement N° 159 au texte N° 2206 - Article 40 bis \(Non soutenu\)](#)

Le covoiturage sur autoroute est un enjeu majeur des prochaines années. Cet amendement vise à le développer. L'article 40bis, dans sa version adoptée par la commission, vise à prévoir un certain nombre d'obligations à l'égard des sociétés concessionnaires d'autoroutes afin d'accélérer la transition écologique du transport routier en s'appuyant sur l'investissement, la connaissance du réseau et l'expertise des concessionnaires autoroutiers. Cet article met en place un volet environnemental dans les futures concessions en prévoyant une couverture du réseau autoroutier en stations d'avitaillement en carburants alternatifs, en parking de covoiturage et par la ...

[Amendement N° 80 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 700 au texte N° 2206 - Article 39 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à améliorer le projet de loi en proposant la correction d'une erreur aux multiples conséquences indésirables graves. En effet, pour l'ouverture à la concurrence du réseau d'autobus RATP en 2025, imposée par l'Union Européenne, le projet de loi prévoit et encadre légitimement les conséquences d'un refus éventuel d'un salarié de la RATP d'être transféré en cas de changement d'opérateur. Mais en l'état, le texte prévoit que le concessionnaire assume la procédure et le coût de l'indemnité de licenciement du salarié de la RATP qui refuserait son transfert. Cette disposition est sans précédent et totalement hétérodoxe en Europe dans ...

[Amendement N° 63 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

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

Amendement N° 119 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

Amendement N° 744 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 769 au texte N° 2206 - Article 7 (Retiré avant séance)

Cet amendement permet d'apporter une précision rédactionnelle afin de lever toute ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, à savoir les personnes handicapées ou à mobilités réduites porteuses d'une carte mobilité inclusion avec mention invalidité et leurs accompagnateurs lorsqu'un besoin d'accompagnement est reconnu comme nécessaire pour leur permettre de réaliser leurs déplacements. Cet amendement conduit à la rédaction consolidée suivante du 2e alinéa de l'article L. 1111-5 du code des transports : « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ...

Amendement N° 36 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier.

[Amendement N° 99 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 163 au texte N° 2206 - Article 1er \(Non soutenu\)](#)

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

[Amendement N° 258 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures règlementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et vient d'être révisé. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie.

[Amendement N° 633 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La programmation des infrastructures doit prendre en compte toutes les particularités géographiques, ainsi que tous les enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés partout en France. Il convient d'établir une distinction entre les espaces de hautes et de moyennes montagnes. Les enjeux et les contraintes ne sont pas du même ordre même si nous pouvons observer quelques similitudes. De plus, la situation des territoires ruraux doit, elle aussi, être prise en compte dans la programmation des infrastructures. Les communes rurales sont majoritaires en France et représentent environ 15 millions d'habitants, soit 1/6ème de la population française. ...

[Amendement N° 306 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 260 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et actuellement en cours de révision. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie.

[Amendement N° 6 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Les enjeux liés à la carte scolaire doivent également être pris en compte dans la programmation des infrastructures. Ce sont des déplacements vécus quotidiennement par des dizaines de milliers d'élèves.

[Amendement N° 305 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 256 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 155 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

l'alinéa 10 par la phrase suivante :« Pour ce faire, conformément aux articles 1er, 6 et 7 de la loi n° 85-30 du 9 ...

Amendement N° 37 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 684 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Cette impossibilité d'utiliser les transports collectifs publics touchent, particulièrement les élèves ne pouvant pas utiliser les transports scolaires pour des raisons souvent géographiques. Parfois, il suffirait de décaler de quelques minutes le départ d'un TER ou un bus interdépartemental ou interrégional afin de simplifier le transport des élèves. Souvent ces situations obligent les parents à venir récupérer leurs enfants en voiture en faisant parfois de nombreux kilomètres ce qui oblige l'utilisation de véhicules individuels avec tous les désavantages que cela comporte. Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :« L'autorité organisatrice de ...

Amendement N° 221 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu'à 15 km voire au-delà (grâce au vélo à assistance électrique) sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local < départemental < régional < national. Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constitue le schéma ...

Amendement N° 171 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées. Compléter l'alinéa 40 par la phrase ...

Amendement N° 674 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'amendement n° CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte « contre l'étalement urbain » dans les compétences des AOM. Cet ajout est une fausse bonne idée. En effet, outre le fait que les dispositions prises en faveur de la lutte contre l'étalement urbain figurent d'ores-et-déjà dans les documents d'urbanisme et s'imposent dès lors à la délivrance de tout permis de construire, l'inscription contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM présente un risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires qui en sont aujourd'hui privés. La décision d'une AOM de créer une desserte dans un hameau urbain en milieu diffus pourrait ainsi ...

Amendement N° 723 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Dégradation de l'offre de service, saturation des réseaux, qualité amoindrie, pression fiscale supplémentaire sur les entreprises du territoire, tel est le revers de la médaille de la gratuité dans les transports. Dans un contexte de crise sociale profonde, la solution ne consiste pas à supprimer le signal prix du coût des transports pour la collectivité, mais à garantir une offre adaptée à chacun, dans un esprit de solidarité et de justice sociale. En effet, une large partie de la population est en mesure de s'offrir l'accès aux services de transport, dont le coût est déjà en partie pris en charge par la collectivité. Dès lors il conviendrait que les AOM ...

Amendement N° 686 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le positionnement des sites logistiques est nécessaire au bon fonctionnement du tissu économique et à la préservation du cadre de vie. L'implantation cohérente des plateformes logistiques est un véritable enjeu d'aménagement du territoire dont les élus locaux doivent pouvoir se saisir du fait de leur implantation et de leur connaissance des territoires. En effet, en l'absence d'une planification à l'échelle régionale, les sites logistiques s'implantent selon des dynamiques opportunistes, selon les fonciers disponibles, provoquant ainsi plusieurs écueils : - Le mitage le long des axes de transport, y compris ceux qui ne sont pas de nature à supporter des trafics ...

Amendement N° 310 au texte N° 2206 - Article 2 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à rétablir l'article 2bis adopté au Sénat et à attribuer une partie du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses. La faculté donnée aux communautés de communes d'instituer le versement mobilité ne permettra pas de répondre entièrement aux besoins de financement de la mobilité dans ces territoires, dès lors que ce prélèvement a pour assiette la masse salariale. La répartition inégale des

activités et des emplois limitera fortement le rendement du versement mobilité dans certaines zones. Selon les données disponibles, le rendement ...

Amendement N° 678 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Les employeurs sont les premiers contributeurs au financement des transports en commun. Selon une étude récente du Commissariat général au développement durable, 45 à 60 % du coût total du transport collectif urbain est pris en charge par les entreprises : en plus du versement transport dont elles doivent s'acquitter (soit près de 8 milliards d'euros en 2017), elles participent à hauteur de 50 % au titre de transport mensuel des salariés, pour un montant de 900 millions d'euros. Par ailleurs, la baisse continue depuis plusieurs années de la part prise en charge par les usagers fragilise le modèle économique des transports en commun. S'agissant des petits réseaux, ...

Amendement N° 308 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées. Compléter l'alinéa 40 par la phrase ...

Amendement N° 312 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le plan de mobilité sera le document juridique et stratégique qui régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc lui aussi prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres de déplacements et de mobilité. Dès lors, il semble fondamental qu'il puisse recueillir l'expertise d'une entité qui connaît précisément les spécificités du territoire et des enjeux afférents comme la région, le département, la communauté de communes ou le syndicat intercommunal de transport, à l'image du syndicat « Tout'enbus » qui assure le transport urbain et scolaire sur 11 communes du bassin d'Aubenas.

Amendement N° 680 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

La loi NOTRe a permis une rationalisation de la carte intercommunale avec une diminution du nombre d'EPCI et une augmentation de leur taille. De nombreuses communes péri-urbaines et rurales ont été intégrées dans les ressorts territoriaux des Autorités organisatrices. Cette modification de

l'organisation territoriale a notamment induit une absence de service régulier de transport en commun pour desservir les entreprises. Dès lors, il est proposé aux syndicats mixtes de pouvoir moduler le taux du versement transport en fonction de la densité de population, du potentiel fiscal mais aussi de la qualité de service.

Amendement N° 42 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants ayant institué cette cotisation sont assujettis à la contribution « versement transport ». Cette contribution est destinée à financer les transports en commun et recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de transports. L'assiette de la cotisation au « Versement Transport » est constituée de la totalité des salaires soumis à cotisations ou de la base forfaitaire lorsqu'elle est applicable.

Amendement N° 158 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

Le syndicat mixte de type loi SRU dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type loi SRU existant sur son territoire.

Amendement N° 675 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'amendement CD3117 du rapporteur a supprimé la possibilité d'intégrer au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) le schéma régional pour la mobilité. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional climat air énergie (SRCAE) et SRCE. ...

Amendement N° 39 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie NOTRe qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité. A ce titre, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, il est nécessaire que pour les compétences

dévolues aux régions en application de la loi précitée (services interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires), ces dernières donnent leur accord explicite pour transférer les compétences en cause. Ce mécanisme permet le transfert des services afférents dans le cadre d'un accord entre région et EPCI/commune, tout en conservant ...

Amendement N° 264 au texte N° 2206 - Article 1er (Non soutenu)

Il est apparu lors de l'examen en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire que la reprise des services régionaux internes à une nouvelle AOM, sans que celle-ci en assume l'ensemble, pourrait conduire à « émietter » la compétence, la commande publique, et créer une certaine confusion entre les niveaux de responsabilités. Le présent amendement conserve la clarification apportée par le rapporteur en vue d'un transfert en bloc des services régionaux scolaires, réguliers et à la demande. Il introduit un mécanisme complémentaire en proposant que la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de ...

Amendement N° 182 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Formulation imprécise qui n'apporte rien au texte tel que rédigé actuellement qui évoque déjà la protection de l'environnement et de la santé.

Amendement N° 683 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

Le syndicat mixte de type « loi SRU » dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

Amendement N° 156 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Cet alinéa précise que le « plan de mobilité » vise désormais à assurer « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ». L'objet de cet amendement est de prendre en compte, outre les « territoires moins denses ou ruraux », l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

Amendement N° 53 au texte N° 2206 - Article 2 (Retiré)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 21 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

Le projet de loi prévoit la création d'un Comité des partenaires. C'est le signe d'une volonté de dialogue avec les financeurs et les usagers qui composeront ce comité. Ce comité devra être le garant du dialogue avec les autorités compétentes et il devra répondre à deux exigences : inclure les entreprises de la mobilité (les AOM n'ayant pas le monopole de l'organisation des transports) et assurer la représentativité des acteurs présents dans ce comité. Ce point est majeur pour que le dialogue proposé puisse être sincère et prendre en compte l'ensemble des problématiques des employeurs et des apporteurs de solution qui ne se limitent donc pas aux AOM.

Amendement N° 40 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que cette entité, en zone rurale, n'a pas toujours de lien avec les bassins de mobilité, peut en effet inquiéter. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace. Le besoin de souplesse sur le terrain est réel. Que la région chapeaute des projets de mobilité ou qu'elle soit l'autorité organisatrice ne pose pas de problème.

Amendement N° 666 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 47 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à réintroduire ce qui a été voté au Sénat et supprimé au cours de l'examen en commission, à savoir une exonération du montant du versement transport des employeurs ayant conclu un accord de télétravail pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants ayant institué cette cotisation sont assujettis à la contribution « versement transport ».

Amendement N° 673 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'amendement n° CD1334 adopté en commission a supprimé le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'AOM locale par la région en substitution de la communauté de communes qui était fondé sur un ACCORD entre la région et la communauté de communes. Les craintes de manque de stabilité qui ont conduit à la suppression de cette possibilité ne sont pas pertinentes dès lors que, si la région ne veut pas redonner à la communauté de communes qu'elle aurait dû en principe avoir, ce transfert ne se fera pas.

Amendement N° 679 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour Ile-de-France Mobilités, en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge de la politique de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement du réseau francilien. Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM.

Amendement N° 681 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué. Il est donc proposé que les régions ne soient pas contraintes d'engager la procédure décrite à l'alinéa 13 de l'article 4 du projet de loi immédiatement après la promulgation de la loi.

Amendement N° 46 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Les métropoles en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur leur territoire perçoivent le produit du versement transport. Or, 35 % de ce versement provient de la masse salariale résidant en zone rurale. Il serait donc logique qu'une partie de cette taxe revienne aux localités de départ des salariés. Cela permettrait aux collectivités de bénéficier de fonds leur permettant d'améliorer les transports dont elles ont la charge. Tel est l'objet de cet amendement. Après l'alinéa 6, insérer les deux alinéas suivants :« 2°bis Après le même I du même article L. 2333-64, il est inséré un Ibis ainsi rédigé :« Ibis. –

Amendement N° 672 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Pour cela, il est primordial de conforter le couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités, tel qu'issu de la loi NOTRe. Or, en conservant la possibilité pour les communes exerçant déjà des services de transport de continuer à rester AOM, l'article 1er risque in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Amendement N° 56 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué.

Amendement N° 55 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

Amendement N° 708 au texte N° 2206 - Article 3 (Rejeté)

Permettre la création d'un « établissement public local » qui associe les différents acteurs locaux autour de la métropole lyonnaise et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans l'adoption d'une politique de transport public commune est intéressante. En revanche, la modalité de prise de décision ne semble pas répondre aux attentes des administrés. Cette mesure doit être prise

suite à des concertations entre les différentes collectivités locales, les parlementaires et l'État afin de respecter les aspirations démocratiques de la population.

[Amendement N° 724 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi LOM vient élargir les compétences des syndicats mixtes de type loi SRU. Ces derniers seront amenés à mener des actions en faveur de la mobilité dans les zones périurbaines et rurales. Cet amendement vise donc à étendre le périmètre de perception du versement mobilité additionnel pour que les syndicats mixtes de type SRU puissent financer ces nouvelles compétences.

[Amendement N° 304 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Or, la rédaction actuelle de l'article 1 laisse subsister quelques dispositions qui risquent in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal. Le présent amendement se propose donc de remédier à ces incohérences en réaffirmant la pertinence de l'avènement du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités.

[Amendement N° 54 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité.

[Amendement N° 270 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent. Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagement cyclables au niveau régional. Sa notoriété d'une part et son rôle d'itinéraire magistral notamment en entrée des agglomérations d'autre part en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien.

[Amendement N° 677 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Les employeurs sont les premiers financeurs des transports en commun. Selon une étude récente du commissariat général au développement durable, les employeurs financent de 45 % à 60 % du coût du transport collectif urbain à travers, le versement transport (8 milliards d'euros en 2017- 4 milliards d'euros en Ile-de-France et 4 milliards d'euros pour les ressorts territoriaux hors Ile-de-France) que les salariés utilisent ou non les transports, mais aussi, par la participation à hauteur de 50 % du titre de transport mensuel salariés (900 millions pour la seule région Ile-de-France).

[Amendement N° 694 au texte N° 2206 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 691 au texte N° 2206 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement précise que la priorité pour les AOM doit être de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui nécessitent obligatoirement d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie. C'est pourquoi il propose de cibler le 1° du I. de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, à l'instar de l'alinéa suivant de cet article.

[Amendement N° 695 au texte N° 2206 - Article 11 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à clarifier la nature des services de mobilité qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal. La modification apportée vise à inclure les services ferroviaires régionaux (TER). Au moment où le Gouvernement s'interroge sur l'avenir des petites lignes ferroviaires, sur la manière de favoriser les mobilités du quotidien, il convient de s'assurer de l'intégration des offres ferroviaires régionales dans les applications multimodales qui vont se développer en région.

[Amendement N° 731 au texte N° 2206 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

La question du partage des voies de circulation est cruciale et est un prérequis pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, l'usage de ces voies réservées par tout autre véhicule contribue à ralentir les autobus et à allonger les temps de parcours des voyageurs.

Amendement N° 217 au texte N° 2206 - Article 9 (Rejeté)

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

Amendement N° 732 au texte N° 2206 - Article 15 (Rejeté)

La question du partage des voies de circulation sur réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération est également cruciale pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, l'usage de ces voies réservées par tout autre véhicule contribue à ralentir les autobus et à allonger les temps de parcours des voyageurs. Ainsi, il pourra être observé une sur fréquentation de ces voies au détriment ...

Amendement N° 688 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le projet de loi donne la possibilité aux collectivités en charge de l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'intégrer des équipements logistiques. En effet la dimension logistique étant un sujet incontournable pour tous les territoires, quels que soient leurs périmètres, leurs densités, et leur programmation. Il convient d'intégrer systématiquement les équipements logistiques dans la rédaction de tout règlement du PLU. À l'alinéa 95, substituer aux mots :« peut également délimiter »le mot :« délimite ».

Amendement N° 77 au texte N° 2206 - Article 6 (Rejeté)

Cet amendement tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité. L'autorité organisatrice est compétente pour définir seule la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les mobilités en transport en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent voire mettent en place la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs. La gratuité dans les transports est contre-productive et leurre le passager sur le coût réel du transport. Alors que le constat est dressé de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le client, les mesures de gratuité accentuent le ...

Amendement N° 726 au texte N° 2206 - Article 9 (Rejeté)

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'utilisateur afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité. Il ...

[Amendement N° 687 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, et des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public par des usages privés tels que le stationnement des camions de livraisons, de vélos, de trottinettes ou de voitures, croît de jour en jour. Dans un souci de préservation de l'espace public, l'objet de cet amendement est d'inciter les porteurs de projets immobiliers à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraisons et expéditions afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.

[Amendement N° 725 au texte N° 2206 - Article 9 \(Retiré\)](#)

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'utilisateur afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité.

[Amendement N° 693 au texte N° 2206 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Les missions des autorités organisatrices ne peuvent être menées efficacement sans une connaissance fine des déplacements et de leur répartition modale. Ces données peuvent être stratégiques et décisives lors de la mise en place de dispositifs régionaux concernant la mobilité (exemples de la création d'une subvention covoiturage ou d'un label autopartage). De plus, la situation actuelle vis-à-vis du non-accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données issues des téléphones mobiles alors même que d'autres opérateurs privés

disposent de ces données (exemples : Google, Apple, Citymapper, etc.) apparaît risquée : ces acteurs privés peuvent ...

Amendement N° 696 au texte N° 2206 - Article 15 bis B (Rejeté)

Amendement de repli. Si le Gouvernement souhaite transférer la responsabilité de la fixation de la vitesse sur les routes aux conseils départementaux, il convient qu'ils leur permettent de prendre cette responsabilité également pour le réseau national, afin d'assurer une cohérence du réseau routier hors agglomération sur leur ressort territorial.

Amendement N° 730 au texte N° 2206 - Article 11 bis (Rejeté)

À travers cet amendement, il s'agit de permettre aux services numériques multimodaux (SNM) de transmettre directement au voyageur les informations concernant son retard et les conditions d'indemnisation auquel il peut avoir droit. En effet, en cas de retard ou d'annulation, le voyageur va logiquement se tourner vers la personne qui lui a vendu son titre de transport, il faut donc donner à cette personne les moyens de lui répondre. Or, l'article 11bis tel que rédigé ne prévoit pas l'accès par les SNM aux informations lui permettant de renseigner directement le voyageur sur sa situation et ses droits.

Amendement N° 131 au texte N° 2206 - Article 18 (Rejeté)

Les trottinettes électriques se développent et se multiplient sur l'ensemble du territoire. Les problèmes rencontrés sont nombreux, les engins sont délaissés n'importe où, les piétons sont très souvent confrontés et dérangés par la présence de ces engins. Les différentes applications de trottinettes électriques doivent faire le maximum pour sensibiliser ses utilisateurs. Lorsqu'une commune prend des mesures, afin de réguler et permettre la coexistence entre ces engins et les piétons, si elle constate que les entreprises proposant ces trottinettes ne respectent pas les prescriptions définies, la commune peut retirer l'agrément octroyé à cette entreprise.

Amendement N° 20 au texte N° 2206 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le texte tel qu'il est proposé ouvre la possibilité pour les présidents de Conseils départementaux, les maires ou les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale de fixer la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur les routes départementales et communales. Mais il ne concerne pas les préfets et exclut par voie de conséquence les routes nationales sans séparateur central sur lesquelles la vitesse maximale autorisée resterait donc limitée à 80 km/h.

Amendement N° 733 au texte N° 2206 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le revirement du Gouvernement sur la question des 80 km/h tel qu'il s'est exprimé lors de l'examen en commission s'avère être un trompe-l'œil. En effet, en limitant la possibilité de rehausser la vitesse maximale autorisée aux seules routes départementales, et en excluant par là les routes nationales, la rédaction actuelle de l'article risque de conduire à une incohérence du réseau routier au niveau local et ne permettrait pas de répondre aux attentes de nos concitoyens, en particulier dans les territoires enclavés. Ainsi, il est proposé de rétablir la disposition adoptée au Sénat afin d'autoriser le préfet à relever la vitesse maximale autorisée sur les ...

[Amendement N° 183 au texte N° 2206 - Article 12 \(Rejeté\)](#)

S'agissant d'un sujet aussi fondamental que les véhicules autonomes, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non pas par voie d'ordonnance.

[Amendement N° 729 au texte N° 2206 - Article 11 \(Rejeté\)](#)

L'article 11 permet aux services numériques multimodaux d'accéder de droit aux canaux de vente des opérateurs de transport afin de proposer sur leur plateforme l'achat de titres de transport. S'agissant de l'offre de transport non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. Il est, notamment, important pour les services librement organisés de transport par autocar (« cars Macron ») de ne pas être soumis à cette obligation.

[Amendement N° 734 au texte N° 2206 - Article 18 bis \(Rejeté\)](#)

L'article 18bis introduit par la commission du développement durable vise à mettre en place des sanctions pour les professionnels qui procèdent au débridage des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique afin de lutter contre les comportements dangereux pour les usagers du domaine public. Sensibles à la sécurité des usagers sur la route, les professionnels du cycle sont pleinement mobilisés pour lutter contre toute forme de débridage. Toutefois, il existe une différence fondamentale entre les cyclomoteurs et les cycles à pédalage assisté.

[Amendement N° 690 au texte N° 2206 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement permet d'apporter une précision rédactionnelle afin de lever toute ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, à savoir les personnes handicapées ou à mobilités réduites porteuses d'une carte mobilité inclusion avec mention invalidité et leurs accompagnateurs lorsqu'un besoin d'accompagnement est reconnu comme nécessaire pour leur permettre de réaliser leurs déplacements.

Amendement N° 727 au texte N° 2206 - Article 11 (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer une disposition contraire au principe même du développement de solutions de type « Mobility as a service » (MAAS), objectif poursuivi par cet article. Tout l'intérêt d'un service numérique multimodal est de proposer à l'utilisateur l'achat de titres de différents services de mobilité, complémentaires quel que soit l'opérateur. Cette mesure n'est donc pas favorable à un développement optimal du MaaS. En outre, elle viendrait limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité. La mesure est donc contraire à l'objectif de la LOM de faciliter la mobilité du quotidien et la multimodalité.

Amendement N° 60 au texte N° 2206 - Article 14 bis (Rejeté)

Cet article, introduit par le groupe La République en marche du Sénat, vise à intégrer les nouvelles solutions et nouveaux usages non seulement dans les politiques publiques de mobilité, mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques, telles que les concessions de service public de transport. C'est pourquoi l'article prévoit de remettre aux Autorités organisatrices de la mobilité - AOM la faculté de prendre en compte ces innovations dans le secteur du transport et de favoriser de nouvelles solutions, tout en garantissant le respect des règles de la commande publique.

Amendement N° 133 au texte N° 2206 - Article 19 (Rejeté)

Il s'agit de pouvoir garantir au locataire que le véhicule, en dehors des périodes de location, soit entretenu afin qu'il soit en bon état de fonctionnement et sans vices cachés.

Amendement N° 685 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à insérer les équipements logistiques dans la planification urbaine dans les PLU, dans les SCOT, ainsi que dans les plans et documents établis par la Métropole du Grand Paris.

Amendement N° 692 au texte N° 2206 - Article 9 (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de s'assurer de la mise en œuvre d'une réciprocité dans l'ouverture des données. Compte tenu du fait qu'Ile-de-France Mobilités ouvre ses données depuis 2015 à un large panel d'acteurs importants (Google, Apple, Citymapper, etc.), la mise en œuvre d'une réciprocité permettrait d'atteindre un double objectif : - Une meilleure connaissance des mobilités permettant la fourniture d'un service multimodal complet aux voyageurs. - Un accès aux données de tous les utilisateurs. Ainsi, les opérateurs

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

Amendement N° 728 au texte N° 2206 - Article 11 (Rejeté)

Si les principes judiciaires prévues par l'article L. 1115-8 et L. 1115-8-1 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets de moins de 100km ou intrarégionaux. De la même façon que l'article 9 couvre l'ouverture des horaires de tous les SLO, il convient mettre en cohérence le champ de cet article 11 afin qu'il couvre de manière identique l'ensemble des SLO.

Amendement N° 184 au texte N° 2206 - Article 14 (Rejeté)

S'agissant d'un thème aussi fondamental que les nouvelles mobilités, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non par voie d'ordonnance.

Amendement N° 587 au texte N° 2206 - Article 22 bis A (Rejeté)

Cet amendement vise à rendre obligatoire chez les élèves d'école primaire un enseignement de l'usage du vélo dans la rue de façon autonome et sécurisée, dès la rentrée scolaire 2020. Cet enseignement, mis en place par l'État, devra s'intégrer obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur des établissements scolaires du premier degré, garantissant ainsi une égalité d'accès à cet apprentissage

Amendement N° 161 au texte N° 2206 - Article 25 bis A (Rejeté)

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques. En vue d'assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente une véritable alternative pour les territoires ruraux et périurbains.

Amendement N° 736 au texte N° 2206 - Article 20 ter (Retiré)

L'État obligeant les plateformes à procéder à la vérification des documents des chauffeurs, il semble légitime que celles-ci soient également concernées par la dématérialisation. Il convient donc de préciser dans l'article 20ter que les

procédures qui sont de leur ressort font aussi l'objet d'une procédure dématérialisée.

Amendement N° 735 au texte N° 2206 - Article 20 (Rejeté)

La rédaction telle que proposée ne laisse aucune possibilité aux plateformes pour mettre en place des dispositifs incitatifs et pour encadrer les comportements abusifs. En effet, si le refus d'une ou plusieurs courses ne doit pas faire l'objet de pénalités, un comportement systématique de refus doit pouvoir faire l'objet d'un encadrement.

Amendement N° 13 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Non soutenu)

Pour des raisons de rapidité et de coûts, il n'est pas nécessaire de conditionner l'aménagement de ces conditions à la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. En effet, la suppression d'emplacements de stationnement en amont des passages piétons, mesure tendant à une meilleure protection des piétons, peut se réaliser par la simple suppression des marquages au sol, ou par l'apposition de panneaux d'interdiction de stationner. Ces aménagements sont bien moins lourds à effectuer, moins coûteux, et surtout permettraient à ce que ces mesures soient réalisées dans un délai de 2 ans plutôt que de 10.

Amendement N° 19 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Non soutenu)

Pour des raisons de rapidité et de coûts, il n'est pas nécessaire de conditionner l'aménagement de ces conditions indispensables de sécurité à la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. En effet, la suppression d'emplacements de stationnement en amont des passages piétons, mesure tendant à une meilleure protection des piétons, peut se réaliser par la simple suppression des marquages au sol, ou par l'apposition de panneaux d'interdiction de stationner.

Amendement N° 103 au texte N° 2206 - Article 20 (Rejeté)

Le présent article prévoit d'introduire un socle d'obligations pour les plateformes (prix minimum pour les travailleurs, publication sur leur site internet des indicateurs sur le revenu d'activité, possibilité pour les travailleurs de se connecter et se déconnecter librement et choisir leurs temps d'activité). Si ces mesures vont dans le bon sens, il n'a néanmoins pas été pris en considération que les autoentrepreneurs qui travaillent pour les plateformes sont rémunérés à l'acte : leur rémunération dépend directement du nombre de prestations effectuées.

Amendement N° 14 au texte N° 2206 - Article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à étendre la liste des éléments qui auront à être précisés par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. Substituer aux deux dernières phrases de l'alinéa 14 les trois phrases suivantes :« Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national unique des cycles, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient.

Amendement N° 737 au texte N° 2206 - Article 22 bis A (Rejeté)

La rédaction actuelle est ambiguë, en ce qu'elle ne permet pas de savoir si le dispositif nouvellement créé est obligatoire ou purement facultatif pour les écoles. S'il était facultatif, ce dispositif serait très insatisfaisant car les écoles manquant de temps et/ou de moyens ne le mettraient alors probablement pas en œuvre. L'apprentissage du vélo à l'école devrait être sanctionné par la remise obligatoire d'une attestation avant le passage dans l'enseignement secondaire, ce qui garantirait que le dispositif créé soit effectivement mis en œuvre.

Amendement N° 105 au texte N° 2206 - Article 25 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à l'insertion au sein de l'article 25bis du superéthanol E85, celui-ci ayant été omis dans la liste des carburants alternatifs permettant de réduire les émissions. La contribution très significative du Superéthanol E85 à la transition énergétique (réduction de 50 % des émissions nettes de gaz à effet de serre et réduction de 90 % des émissions de particules par rapport à l'essence) doit, en effet, être accompagnée et encouragée puisque grâce à l'homologation des boîtiers de conversion E85, ce carburant est désormais accessible à 90 % du parc automobile fonctionnant à l'essence, à la condition de les doter d'un boîtier de conversion ...

Amendement N° 15 au texte N° 2206 - Article 22 (Non soutenu)

Amendement de repli. Cet amendement vise à étendre la liste des éléments précisés par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. En effet, la lutte contre les vols de vélos doit être une priorité car représentant un frein non négligeable à un basculement vers des modes de mobilité plus actifs et plus respectueux de l'environnement. Il serait préjudiciable que le décret oublie un élément, raison pour laquelle cet amendement précise son objet. Après la deuxième phrase de l'alinéa 14, insérer les deux phrases suivantes :« Il précise également les critères d'agrément des opérateurs. Ces critères doivent ...

Amendement N° 201 au texte N° 2206 - Article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à clarifier la responsabilité des communes et des autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre du développement du vélo et de la garantie de la création de places de stationnement. Dans l'état actuel de la rédaction, certaines gares n'entrent pas dans le champ de la loi et pourraient donc ne pas disposer des places de stationnement adéquates. Il s'agit par exemple de permettre aux communes sur lesquelles sont situées une gare de la Société du Grand Paris de développer une politique d'incitation à l'usage du vélo et de favoriser la multimodalité pour l'accession aux infrastructures de transport.

[Amendement N° 102 au texte N° 2206 - Article 20 \(Rejeté\)](#)

Les professionnels du transports et de logistique redoutent avec raison les conséquences de l'article 20 qui, dans sa rédaction actuelle, acterait et légitimerait la situation de concurrence déloyale que les plateformes opposent quotidiennement aux entreprises « traditionnelles » du secteur. En l'état, le texte prévoit des dispositions spécifiques pour encadrer les activités des travailleurs exerçant l'activité de « livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues motorisées ou non. ». Il acte donc le fait que les livreurs indépendants travaillant pour des plateformes pourront utiliser des véhicules motorisés, ce qui est, à date, totalement ...

[Amendement N° 697 au texte N° 2206 - Article 22 bis AAA \(Rejeté\)](#)

L'article 22bis AAA, dans sa rédaction actuelle qui met les travaux d'aménagement de stationnement sécurisé pour vélos à la charge exclusive du copropriétaire qui en ferait la demande, pourrait conduire à des situations à la fois absurdes et injustes financièrement : un ou plusieurs copropriétaires acceptent ou s'opposent à la réalisation des travaux mais n'en financent nullement la réalisation, puis occupent (eux-mêmes ou leurs locataires) les stationnements réalisés par le ou les copropriétaires ayant financé les travaux (!) Pour prévenir la survenue de ces situations, il convient soit de prévoir que les travaux sont financés et réalisés classiquement par ...

[Amendement N° 61 au texte N° 2206 - Article 22 \(Rejeté\)](#)

L'obligation d'équipement en porte-vélos des autocars pose des problèmes de sécurité, d'exploitation et de liberté d'administration. En termes de sécurité, l'ajout d'un équipement à l'arrière du véhicule peut, d'une part, entraver l'issue de secours de la lunette arrière. D'autre part, un porte-vélos situé à l'arrière du véhicule empêche l'accès au moteur, ce qui peut être dangereux notamment en cas de besoin de redémarrage du véhicule en urgence. L'équipement d'un porte-vélos à l'avant du véhicule serait une solution plus sécuritaire et plus simple en termes d'exploitation. Cependant, la réglementation actuelle l'interdit.

Amendement N° 208 au texte N° 2206 - Article 27 (Rejeté)

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

Amendement N° 66 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 738 au texte N° 2206 - Article 26 bis (Rejeté)

L'article 26bis, introduit en commission du Développement durable, a pour but d'afficher dans les concessions automobiles la catégorie Crit'Air du véhicule. S'il convient d'informer en toute transparence le consommateur sur les émissions polluantes de son véhicule, la mesure proposée risque d'être inapplicable en pratique. En effet, les professionnels de la distribution automobile ne disposent pas systématiquement des informations relatives à la classification Crit'Air du véhicule, notamment pour les véhicules anciens, les véhicules d'occasion et les véhicules importés, pour lesquels la norme Euro du véhicule n'est pas toujours inscrite sur le certificat ...

Amendement N° 11 au texte N° 2206 - Article 28 (Non soutenu)

Cet amendement vise à conserver au certificat qualité de l'air (Crit'Air) sa raison d'être originelle – la préservation de la qualité de l'air – et à empêcher qu'il serve à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

Amendement N° 173 au texte N° 2206 - Article 26 C (Non soutenu)

Ce projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent : de par sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles. Si les sénateurs ont interpellé le Gouvernement en séance publique sur sa stratégie de verdissement du transport aérien, obtenant de lui la remise d'un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime, rien n'a concrètement été obtenu sur le volet des biocarburants aéronautiques.

Amendement N° 68 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles. Dans le cadre de ces mesures, les EPCI seront tenus d'étudier la mise en place d'une zone ...

Amendement N° 584 au texte N° 2206 - Article 26 (Non soutenu)

Cet article, qui crée un « forfait mobilités durables », modifie les limites d'exonération (impôt sur le revenu et cotisations sociales) de la prise en charge possible par l'employeur des frais engagés par les salariés (trajets domicile/lieu de travail) en relevant le seuil de 200 € applicable à 400 € lorsqu'il s'agit de véhicules électriques ou à hydrogène notamment. Toutefois, il maintient le seuil de 200 € lorsque la prise en charge de l'employeur s'applique aux frais de carburant. Le présent amendement vise à relever également la limite annuelle pour les frais de carburant de 200 € à 300 €. En effet, ce seuil instauré en 2008 n'a jamais fait ...

Amendement N° 447 au texte N° 2206 - Article 26 (Retiré)

Le « forfait mobilités durables », également ouvert aux Fonctionnaires d'État, sera généralisé en janvier 2020 pour les personnes utilisant le vélo ou le covoiturage. Or les habitants de zone très rurale ne peuvent pas toujours se rendre au travail en vélo compte tenu des grandes distances. Ils n'ont pas non plus accès aux transports en commun pour rejoindre leur lieu de travail. Par ailleurs, les contraintes d'emploi du temps, notamment pour les enseignants, ne permettent pas de faire du co-voiturage. Il convient par conséquent de

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

Amendement N° 64 au texte N° 2206 - Article 28 (Retiré)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

Amendement N° 585 au texte N° 2206 - Article 26 (Rejeté)

Le présent amendement vise à maintenir le seuil actuel de cent salariés, applicable pour la mise en œuvre du plan de mobilité. L'amendement voté qui abaisse ce seuil de cent à cinquante salariés représente une contrainte supplémentaire tant technique qu'administrative difficile à assumer pour des PME qui n'ont pas les ressources internes pour gérer ce type d'obligation.

Amendement N° 62 au texte N° 2206 - Article 27 (Rejeté)

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

Amendement N° 740 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions mobilité d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions mobilité et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur les émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules

Amendement N° 127 au texte N° 2206 - Article 26 (Rejeté)

Dans sa rédaction actuelle, le 2e alinéa de l'article L 3261-9 prévoit que « sous réserve de prélèvements autorisés par le décret prévu à l'article L. 3261-10, la contre-valeur des titres périmés est versée au budget des activités sociales et culturelles des entreprises auprès desquelles les salariés se sont procuré leurs titres. » Or les titre-mobilité vont également être dispensés par des entreprises qui ne disposent pas d'un service interne dédié aux activités sociales et culturelles. L'objet du présent amendement est d'inclure à l'article L 3261-9 les dispositifs mutualisés inter-entreprises mis en place par accord paritaire pour

Amendement N° 739 au texte N° 2206 - Article 28 (Retiré)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions mobilité d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'exclure des TPE et PME de certains marchés. L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité programmé pour une durée de 3 ans au ...

AMENDEMENTS COSIGNÉS – OCTOBRE 2019

TEXTE N°2243 « Bioéthique »

Amendement N° 1225 rectifié au texte N° 2243 - Article 17 (Retiré)

Le présent projet de loi ouvre la possibilité de pratiquer, dans un cadre de recherches fondamentales autorisées par l'Agence de la biomédecine ayant une finalité médicale, des modifications du génome d'embryons surnuméraires destinés à être détruits, en supprimant l'interdiction figurant aujourd'hui à l'article L. 2151-2 du code de la santé publique de créer des embryons « transgéniques ». L'auteur de l'amendement ne souhaite pas, fût-ce dans le cadre de recherches scientifiques, la création d'embryon génétiquement modifié afin d'éviter de tomber dans le piège pernicieux de l'eugénisme. Rédiger ainsi l'alinéa 2 :« La création ...

Amendement N° 1913 au texte N° 2243 - Article 17 (Rejeté)

L'article L. 2151-2 alinéa 2 du Code de la santé publique actuellement en vigueur interdit « la création d'embryons transgéniques ou chimériques », sans définir les termes de transgénèse et de chimère et sans préciser s'il s'agit de la modification d'un embryon humain ou animal. Afin de remédier au flou juridique entourant cet article, le projet de loi bioéthique a procédé à une réécriture de l'alinéa 2 en ces termes : « La modification d'un embryon humain par adjonction de cellules provenant d'autres espèces est interdite. » Autrement dit, le projet de loi entend interdire explicitement les chimères homme-animal. En revanche, il ne prévoit pas ...

Amendement N° 1899 au texte N° 2243 - Après l'article 32 (Rejeté)

Il convient de s'interroger sur les causes de l'explosion de l'infertilité dans notre pays et sur la quasi absence de politique de prévention. Un rapport prévu par la loi bioéthique de 2011 sur les causes de l'infertilité a été rendu en 2012, sans que cela ne soit suivi d'une politique sanitaire volontariste. Il serait pourtant nécessaire de renforcer les recherches médicales contre l'infertilité, notamment celles induites par nos modes de vie ou des questions environnementales, et celles pour trouver des traitements qui visent à restaurer la fertilité. C'est pourquoi, le présent amendement propose que, dans le délai d'un an après l'entrée en vigueur de la ...

Amendement N° 723 au texte N° 2243 - Après l'article 4 (Rejeté)

L'article 227-12 du code pénal punit de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende la provocation à l'abandon d'enfant. Ce même texte punit également l'entremise lucrative entre une personne désireuse d'adopter un enfant et un parent désireux d'abandonner son enfant d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Or, sur internet, il existe un nombre conséquent de sites, en français qui organisent des conventions de gestation pour autrui, pratique interdite dans notre pays, ou qui, à l'instar du site « co-parents.fr » publient des annonces de couples, souvent de même sexe, en recherche de mère porteuse. Ces sites qui ont pour objet de ...

Amendement N° 81 au texte N° 2243 - Article 1er (Non soutenu)

Les CECOS français sont aujourd'hui tenus de détruire les gamètes qu'ils conservaient jusqu'à ce jour s'il apparaît que le donneur est décédé. La loi interdit donc de réaliser une insémination après le décès du conjoint. On se trouve face à un paradoxe dans le projet de loi qui autorise d'une part les femmes seules ou les couples de femmes à avoir recours à des gamètes ou des inséminations, et d'autre part, qui interdit à une veuve de pouvoir avoir recours aux gamètes de son époux décédé alors qu'un projet parental était en cours. La

femme qui a perdu son mari, pour avoir un enfant, devrait donc faire appel au sperme anonyme, tout comme une femme seule ...

Amendement N° 2117 au texte N° 2243 - Article 4 (Non soutenu)

L'article 4 prévoit l'inscription, dans l'acte de naissance intégral des enfants de couples de femmes, de la mention de la déclaration anticipée de volonté. Cette distinction est susceptible, selon le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, de représenter une discrimination entre les couples hétérosexuels et les couples de femmes, inutile de surcroît puisque le recours à un tiers donneur constitue une évidence pour les couples de femmes homosexuelles. L'auteure de l'amendement propose donc de supprimer cette inscription. À la fin de l'alinéa 22, supprimer les mots :« qui l'indique dans l'acte de naissance de l'enfant ».

Amendement N° 72 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Le code de la santé publique dans sa version en vigueur impose l'existence de conditions médicales pour permettre la mise en œuvre de techniques d'assistance médicale à la procréation, à savoir une stérilité ou le risque d'une transmission d'une maladie au sein du couple ou de l'enfant à naître. Cet amendement vise à exclure d'autres hypothèses qui ne seraient pas justifiées par des raisons médicales et donc à conserver ces conditions en l'état. Il convient d'éviter la possibilité d'utiliser l'assistance médicale à la procréation comme un moyen d'amélioration ou d'augmentation de l'espèce humaine telles qu'elle ressort des courants ...

Amendement N° 1460 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à empêcher l'assistance à la procréation médicale lorsque la femme seule ou l'un des membres du couple a été condamné pour violence familiale c'est-à-dire une agression sexuelle, une violence, ou plus largement une atteinte à l'intégrité physique ou psychique commise sur un conjoint, un ancien conjoint, un enfant ou un parent. En effet, il semble déraisonnable d'aider des parents à avoir un enfant pour à terme l'éduquer et vivre avec lui lorsque l'un d'eux a déjà fait subir des violences graves à l'un de ses proches. Cette personne serait plus susceptible de commettre des violences à l'encontre de l'enfant à naître et ...

Amendement N° 92 au texte N° 2243 - Article 2 (Non soutenu)

Les CECOS français sont aujourd'hui tenus de détruire les gamètes qu'ils conservaient jusqu'à ce jour s'il apparaît que le donneur est décédé. La loi interdit donc de réaliser une insémination après le décès du conjoint. On se trouve face à un paradoxe dans le projet de loi qui autorise d'une part les

femmes seules ou les couples de femmes à avoir recours à des gamètes, et d'autre part, qui interdit à une veuve de pouvoir avoir recours aux gamètes de son époux décédé alors qu'un projet parental était en cours. La femme qui a perdu son mari, pour avoir un enfant, devrait donc faire appel au sperme anonyme, tout

Amendement N° 697 au texte N° 2243 - Article 1er (Non soutenu)

Cet amendement vise à réserver la prise en charge de la procréation médicalement assistée uniquement lorsque cette dernière a une visée thérapeutique. Compléter l'alinéa 46 par les mots :« à condition qu'elle ait une visée thérapeutique c'est-à-dire qu'elle ait pour objet de remédier à l'infertilité d'un couple, infertilité non-liée à l'âge, ou d'éviter la transmission à l'enfant du couple d'une maladie d'une particulière gravité ».

Amendement N° 76 au texte N° 2243 - Article 1er (Rejeté)

Le projet de procréation d'une femme seule ou d'un couple de femmes relève d'un désir personnel et l'assistance qui leur est nécessaire pour la réalisation de ce projet n'a aucun lien avec leur état de santé. La PMA sert en principe à résoudre un problème d'infertilité qui est un problème médical. Ce n'est pas à la collectivité et donc à l'Assurance maladie de prendre en charge la réalisation du désir d'enfant de femmes qui ne souffrent pas d'infertilité, tout particulièrement dans un contexte qui impose des restrictions et de réaliser d'importantes économies.

Amendement N° 1916 au texte N° 2243 - Article 1er (Non soutenu)

Le droit à l'enfant n'existe pas. Seul l'enfant a des droits. Le désir d'avoir des enfants est légitime, mais ce n'est pas un dû. Les avancées de la science rendent aujourd'hui possible la reproduction par « Procréation Médicalement Assistée », assise sur la technique dite de « Fécondation In Vitro », utilisée actuellement pour répondre à des problèmes d'infertilité. En dehors de tous problèmes d'infertilité, certains souhaitent faire appel à ces techniques afin de ne pas avoir à procréer naturellement. Comme cette demande n'est pas liée à une pathologie, puisqu'elle répond au seul désir de procréer sans avoir de relations sexuelles,

Amendement N° 87 au texte N° 2243 - Article 2 (Non soutenu)

Certains pays dans le monde comme Israël ou les États-Unis autorisent déjà la conservation des gamètes des donneurs décédés. En 2018, un avis du Comité Consultatif national d'éthique jusque là défavorable à l'autoconservation des gamètes est revenu sur sa décision. Il s'est déclaré favorable à l'autoconservation pour les personnes qui le souhaitent et assortit une telle

décision à une limite d'âge minimale et maximale. La personne qui bénéficie de cette aide devrait alors recevoir un accompagnement médical et psychologique. Dans cet avis, le CCNE s'est déclaré favorable à l'ouverture de la procréation médicalement assistée après le décès de ...

TEXTE N°2208 « Diverses dispositions du droit électoral »

Amendement N° 53 au texte N° 2208 - Article 5 (Adopté)

Le présent amendement réserve la possibilité de faire figurer sur le bulletin de vote le nom et la photo ou représentation d'une tierce personne ayant vocation à présider l'organe délibérant aux seules élections municipales des trois villes à secteurs et arrondissements (Paris, Lyon et Marseille). La faculté d'insérer sur le bulletin de vote le nom et la photographie ou représentation du candidat pressenti pour devenir maire de Paris, Lyon et Marseille constitue une clarification utile à la sincérité du scrutin. Cependant, compte tenu des incertitudes inhérentes à la désignation préalable du futur président de l'organe délibérant qui découlent notamment du ...

Amendement N° 52 au texte N° 2208 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à clarifier la rédaction de l'article 5 de la proposition de loi en énumérant de façon limitative les informations que peuvent comporter les bulletins de vote. Conformément à la position adoptée par la commission des Lois, seules les photographies ou représentations du ou des candidats peuvent figurer sur les bulletins de vote. Par ailleurs, il interdit de faire figurer le nom de tierces personnes à l'élection, à l'exception de celui du candidat pressenti pour présider l'organe délibérant des trois villes à secteurs (Paris, Lyon, Marseille). Rédiger ainsi cet article :« L'article L. 52-3 du code électoral est ainsi rédigé ...

Amendement N° 54 au texte N° 2208 - Article 5 (Retiré)

Cet amendement vise à clarifier la rédaction de l'article 5 de la proposition de loi en énumérant de façon limitative les informations que peuvent comporter les bulletins de vote. Conformément à la position adoptée par la commission des Lois, seules les photographies ou représentations du ou des candidats peuvent figurer sur les bulletins de vote. Par ailleurs, il interdit de faire figurer le nom de tierces personnes à l'élection, à l'exception de celui du candidat pressenti pour présider l'organe délibérant des trois villes à secteurs (Paris, Lyon, Marseille). Rédiger cet article :« L'article L. 52-3 du code électoral est ainsi rédigé :« Art. L. ...

TEXTE N°2206 « Diverses dispositions du droit électoral »

Amendement N° 302 au texte N° 2206 - Article 26 (Retiré)

Le présent amendement concerne les titres-mobilité expirés non consommés qui n'ont pas été présentés au remboursement, communément appelés « perdus périmés ». Il propose de reverser ces sommes, affectées mais non dépensées, aux employeurs qui prennent en charge tout ou partie des frais liés à la mobilité domicile-travail de leurs salariés bénéficiaires du titre. L'article L. 3261-9 du code du travail encadre les modalités relatives aux perdus périmés pour ce qui concerne le titre-mobilité. Il est directement dérivé de l'article L. 3262-5 du même code puisque le titre-mobilité reprend le cadre législatif historique du titre-restaurant. Si le ...

Amendement N° 1 au texte N° 2206 - Article 1er A (Retiré avant séance)

Le fret ferroviaire présente une alternative très efficace au transport routier de marchandises, aussi bien sur les aspects d'accidentologie et de congestion que sur les aspects environnementaux. Le secteur des transports est un vecteur de pollution très important, il reste le premier émetteur de CO2 qui contribue fortement au réchauffement climatique. Le transport routier produit également de nombreux polluants dangereux pour la santé : particules fines, ozone, oxydes d'azote (NOx). Signée en 1991 par huit pays de l'Arc alpin, dont la France, la Convention Alpine fixe des objectifs pour la protection de l'environnement sensible des Alpes- la Maurienne accueille le plus ...

Amendement N° 22 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Rejeté)

L'article 21bis prévoit qu'aucun emplacement de stationnement ne puisse être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons. Or, le constat de la baisse de fréquentation des centres-villes est unanime (en ce sens : rapports PROCOS, Mission prospective sur la revitalisation commerciale des villes petites et moyennes) et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement a déployé le Plan Action coeur de ville en décembre 2017 visant 222 centres villes prioritaires et mobilisant une enveloppe de 5 milliards d'euros sur cinq ans. Aujourd'hui, les difficultés du stationnement et le coût de celui-ci constituent un frein à la venue en centre-ville des ...

Amendement N° 169 au texte N° 2206 - Article 1er E (Non soutenu)

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment

dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire (les deux trains de nuit qui subsistent desservant Briançon et Rodez) ou encore la fermeture de gares secondaires de TGV (A titre d'exemple, sur la ligne LYRIA, une modification du cadencement des TGV est envisagée et ...

[Amendement N° 435 au texte N° 2206 - Article 1er E \(Non soutenu\)](#)

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

[Amendement N° 35 au texte N° 2206 - Article 1er E \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou bien des lignes d'aménagement du territoire (les deux trains de nuit qui subsistent desservant Briançon et Rodez) ou encore la fermeture de gares..

[Amendement N° 29 au texte N° 2206 - Article 1er B \(Rejeté\)](#)

Le 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport en alertant sur l'urgence à agir et en appelant à un véritable plan Marshall en matière d'infrastructures de transports. Un consensus s'était alors dégagé autour d'un scénario 2 portant à 60 milliards sur 20 ans l'investissement nécessaire dans les transports. La crise des « gilets jaunes » donne aujourd'hui un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse. En retenant un scénario 2 dévalué sur la base de trois schémas définis par le COI qui allaient du statu quo à un scénario qui permettait

[Amendement N° 59 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

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

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

[Amendement N° 57 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à compléter le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne. L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, déneigement...).

[Amendement N° 172 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet la section en question reconnaît l'existence de plan de mobilité de montagne l'article L. 1214-36-1 en prévoyant une consultation spécifique (celle du comité de massif) à leur sujet (voir l'alinéa 64 de l'article 5). L'affichage de la distinction a son importance car les territoires de montagne concernés ne sont pas forcément ruraux (problématique d'accès aux stations de sports d'hiver par exemple), et ces plans peuvent avoir des contenus spécifiques (saisonnalité, fermetures de cols, ...

[Amendement N° 676 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement n° CD1340 a supprimé la possibilité de consultation de l'AOM en charge des services de transports scolaires par l'autorité compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire, au motif qu'une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation (article D. 213-29). Ceci n'est pas totalement exact. L'énoncé de cet article est le suivant : « L'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en oeuvre et la qualité des transports scolaires, le département, ...

[Amendement N° 682 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

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

la politique tarifaire. Or, la terminologie « évolution substantielle » est insuffisamment précise juridiquement et peut être soumise à différentes interprétations. Pour éviter toute insécurité juridique, il est proposé de maintenir une réunion du comité au moins une fois par an pour échanger avec les parties prenantes sur la politique de mobilité, sans pour autant lier cette réunion à la notion « d'évolution substantielle ». À la dernière phrase de l'alinéa 20, substituer aux mots ...

[Amendement N° 241 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Non soutenu\)](#)

L'objet de cet amendement est de rappeler la nécessité d'inclure le transport fluvial en matière de report modal. À l'alinéa 6, après le mot :« modal »,insérer les mots :« , notamment en engageant une politique ambitieuse pour le développement du transport fluvial, ».

[Amendement N° 7 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet article répond à une demande de mobilités longue distance écologiques et bon marché. Les trains de nuits sont la solution tant à l'échelle nationale qu'europpéenne. Toutefois, la qualité de service est actuellement trop faible pour assurer un flux suffisant de voyageurs. La douche participe à ce confort au même titre que les services en gare, ou encore les horaires de trajets adaptés au service. On peut aussi déplorer une gamme d'offres insuffisante à l'inverse du reste l'Europe où les trains de nuits sont plus développés et attirent voyageurs aisés et moins aisés. Meilleures alternatives que d'autres moyens de transport, les trains de nuit préservent le ...

[Amendement N° 23 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a comme objectif d'inclure dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037, le développement du télétravail. Le télétravail contribue à améliorer l'empreinte carbone, réduit les difficultés de circulation aux heures de pointe dans les grandes métropoles, fixe des populations dans les quartiers, espaces péri-urbains ou zones rurales, tout en contribuant à l'aménagement du territoire. Il s'inscrit ainsi pleinement dans les objectifs visés par le présent projet de loi. Compléter l'alinéa 5 par les mots :« et le développement du ...

[Amendement N° 12 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Les mobilités quotidienne des français vont connaître de profonds bouleversements, notamment du fait du développement du télétravail et, plus tard, de l'arrivée sur le marché des véhicules autonomes. Or seuls les territoires desservis par des réseaux denses de télécommunication pourront profiter de

ces évolutions, qui nécessitent une connexion importante et fiable. C'est pourquoi le développement des réseaux de télécommunications doit faire partie des objectifs de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :« 5° ...

Amendement N° 51 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est ...

Amendement N° 25 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Il convient de prendre en compte la spécificité des territoires de montagne et leurs difficultés d'accessibilité et de mobilité.

Amendement N° 429 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon. Ce projet de l'A45 a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Le dossier a franchi toutes les étapes de procédure, preuve de sa solidité. Une consultation a été faite, un candidat a été retenu, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a émis un avis favorable sur le projet de concession en octobre 2016, de même que le Conseil d'État en juin 2017.

Amendement N° 129 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 245 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité peuvent être différentes de celles des zones rurales. À l'alinéa 3, substituer aux mots :« et des territoires mal connectés »les mots :« , des territoires mal connectés et de montagne ».

Amendement N° 247 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à prendre en compte précisément les difficultés d'accessibilité dans les zones rurales. À l'alinéa 3, après le mot :« moyennes »,insérer les mots :« , des territoires ruraux ».

Amendement N° 24 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km.

Amendement N° 181 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Notre pays est l'un des mieux desservi par les lignes ferroviaires. Il convient donc de les utiliser pour désengorger les routes du transport de marchandises par camions alors que le fret ferroviaire est au contraire en baisse constante depuis des années. Cela aura des répercussions positives en terme de sécurité routière et de développement durable. De plus, cela aura aussi un impact économique prépondérant pour nos usines produisant des trains. Or, cet alinéa propose d'engager une politique incitative uniquement en ce qui concerne le développement du transport fluvial. C'est pourquoi, le présent amendement propose d'inclure également le fret ferroviaire.

Amendement N° 214 au texte N° 2206 - Article 33 (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée. Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature. Si les usagers eux-

mêmes sont le plus souvent victimes de cette délinquance, les personnels de conduite et de contrôle travaillant pour ...

Amendement N° 32 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

Le présent amendement vise à conférer au Conseil d'orientation des infrastructures un rôle d'expertise et de suivi de la programmation des investissements de l'État dans les transports à travers la rédaction du rapport annuel présenté par le Gouvernement au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques. Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :« Ce rapport est rédigé par le Conseil d'orientation des infrastructures. »

Amendement N° 73 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 701 au texte N° 2206 - Article 39 (Rejeté)

Le cadre social prévu pour prendre en compte les spécificités objectives des conditions d'exploitation des lignes situées en zone dense ne doit pas affecter l'unicité de l'organisation du travail au sein d'un même lieu d'activité. Il serait en effet source de conflits qu'un centre d'exploitation bus donne lieu à des règles d'organisation différentes pour les conducteurs y étant affectés, au motif que ce site accueille des lignes de profils variés. Une telle complexité serait par ailleurs difficilement opérante alors même que les conducteurs sont généralement affectés à différents services selon les semaines ou les périodes de l'année.

Amendement N° 149 au texte N° 2206 - Article 34 bis (Rejeté)

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion. Ceux-ci sont amenés, quel que soit leur poste de travail, à emprunter ponctuellement ou régulièrement, ces remontées mécaniques pour les besoins de leur employeur. A cet effet d'ailleurs, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié (se déplaçant sur le domaine skiable et reliant une remontée mécanique à autre par l'emprunt d'une piste) et de pouvoir rapidement le

Amendement N° 167 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 51, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 128 au texte N° 2206 - Article 1er C (Non soutenu)

L'action des régions au niveau des transports est devenue essentielle. La région a la gestion des ports et des aéroports, des Trains Express Régionaux, des transports routiers interurbains et scolaires, de la voirie, mais aussi des gares publiques routières... Les régions sont des autorités organisatrices de transport de plein exercice, c'est la raison pour laquelle le Conseil d'orientation des infrastructures doit compter parmi ses membres des présidents de conseils régionaux, mais aussi parce qu'ils sont des élus locaux avec une réelle connaissance des besoins en matière de mobilité.

Amendement N° 741 au texte N° 2206 - Article 31 (Rejeté)

Comme le rappelle la députée Françoise Dumas dans son rapport « vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée » (février 2019), l'augmentation des candidats libres a été multipliée par 400 % entre 2015 et 2017. Devant faire figure d'exception, ce statut est pourtant aujourd'hui largement dévoyé. Les places d'examen attribuées aux candidats libres sont en effet essentiellement utilisées par les candidats inscrits sur les plateformes de mise en relation d'élèves et d'enseignants de la conduite indépendants, travaillant sans agrément.

Amendement N° 278 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des zones frontalières. À l'alinéa 15, après le mot :« périurbains »,insérer les mots :« , les zones frontalières ».

Amendement N° 94 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 54, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour

éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

Amendement N° 703 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires.

Amendement N° 275 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de rétablir la rédaction de l'alinéa 54 tel qu'il était issu des travaux du Sénat. Les débats au sein de cette chambre ont, en effet, introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux consistant à privilégier des aménagements ponctuels. Cette exception vise, si un projet de mise en 2x2 voies est abouti (une déclaration d'utilité publique ayant été prononcée et les acquisitions et aménagements fonciers ayant été réalisés) à ne pas le remplacer par des aménagements ponctuels qui ne répondraient pas aux besoins de la population locale.

Amendement N° 74 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 671 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

La lettre de mission de la ministre chargée des transports au président du Conseil d'orientation des infrastructures indiquait que le Conseil d'orientation des infrastructures devait être composé de « parlementaires, de grands élus territoriaux et d'experts ». Dans les faits, parmi les élus, ont été nommés trois députés, trois sénateurs, un représentant des régions, un représentant des

départements et un représentant des EPCI. Si la présence des représentants des départements ne paraît plus indispensable en raison des transferts de compétence opérés par la loi NOTRe, il est en revanche nécessaire de préciser dans la loi la présence des autorités ...

Amendement N° 746 au texte N° 2206 - Article 1er A (Retiré)

Le 6 juillet 2017, le Gouvernement a présenté son Plan Climat. Dans la continuité de ce plan, le Gouvernement s'est engagé, le 13 décembre 2017, lors de la clôture des Assises nationales de la mobilité, par la voix de la Ministre Élisabeth Borne, à ce que la loi d'orientation des mobilités définisse « les trajectoires de verdissement de nos véhicules (voitures, poids lourds, deux-roues, autocars, etc.) ainsi que les leviers pour que tous les acteurs y contribuent ». Enfin, le Gouvernement a présenté son plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique, le 1er juin 2018. Celui-ci prévoit le déploiement de 400 à 1000 stations d'avitaillement en ...

Amendement N° 288 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ». Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à Grande Vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures.

Amendement N° 166 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 22, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 450 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigabilité » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés. Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de

nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité.

Amendement N° 291 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés » à savoir le transport par câbles intra urbain ou valléen mais aussi le développement des liaisons tram/train inter urbaines. En effet, le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports. Ce mode de transport non carboné réduirait donc fortement la pollution dans les grandes villes. En montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens.

Amendement N° 130 au texte N° 2206 - Article 1er C (Non soutenu)

Le Gouvernement souhaite une programmation financière et opérationnelle pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports, ce qui suppose des investissements dans des modes de transport divers, mais aussi dans des sources d'énergie multiples. C'est pourquoi il est proposé d'inclure dans l'inventaire des investissements les réseaux d'alimentation des énergies du transport afin de s'assurer de l'opérationnalité du développement des modalités, notamment celles issues des énergies alternatives nouvelles et à venir. Compléter la seconde phrase de l'alinéa 6 par les mots :« , ainsi que

Amendement N° 78 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Aujourd'hui, les ruraux n'ont souvent pas d'autres alternatives comme moyen de locomotion que leur voiture. Souvent, du fait de l'absence de réseaux de transport en commun, chaque foyer dispose de deux voitures.. Avec la hausse du prix des carburants, cela représente pour de nombreux ménages un budget très important. Certaines zones du territoires et leurs habitants se trouvent ainsi de plus en plus pénalisés en raison d'un manque d'entretien des réseaux qui les entourent. Il est donc urgent d'apporter une attention particulière et d'investir prioritairement dans ces zones. Tel est l'objet du présent amendement. Compléter l'alinéa 38 par les mots :« , ...

Amendement N° 26 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

Amendement N° 586 au texte N° 2206 - Article 33 bis AA (Rejeté)

L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que « l'employeur peut décider, à titre conservatoire et pendant la durée strictement nécessaire à la mise en œuvre des suites données au résultat de l'enquête qui lui est communiqué par l'autorité administrative, de retirer le salarié de son emploi, avec maintien du salaire ». Il convient de faire en sorte, par cet amendement, que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre le salarié dont l'enquête administrative aurait révélé que celui-ci peut faire peser une menace sur les infrastructures ou les usagers. Compléter cet article par l'alinéa suivant :« II. – Au huitième ...

Amendement N° 18 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par la loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi : - la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 51, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

Amendement N° 699 au texte N° 2206 - Article 39 (Rejeté)

L'amendement vient compléter les dispositions prévues en cas de refus par un salarié RATP du transfert de son contrat de travail. Dans un contexte de rareté de certains métiers (conducteurs ou mainteneurs notamment) et face aux enjeux de continuité du service public, il convient en effet d'éviter toute incitation à une utilisation détournée de la faculté de refus (logique de licenciement indemnitaire suivi d'une réembauche). Aussi est-il proposé de compléter les conséquences indemnitaires par la perte, pour le salarié concerné, des bénéfices associés au statut particulier du contrat de travail RATP qu'il a

Amendement N° 90 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

projet de loi prévoit un effort particulier en leur faveur et envoie un signal fort. Cet amendement propose d'instaurer des ...

Amendement N° 132 au texte N° 2206 - Article 34 bis (Rejeté)

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

Amendement N° 33 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

La programmation des investissements en matière de transports définie par le présent projet de loi doit reposer sur un principe de sincérité budgétaire. Elle implique donc d'être intégralement financée, en s'appuyant sur un équilibre entre les recettes disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. Ce principe de sincérité budgétaire n'est à ce jour pas garanti. Pour preuve, le budget de l'AFITF voté en début d'année 2019 fait déjà apparaître un écart de 200 millions d'euros en moins par rapport au montant inscrit dans le projet de loi. Le budget initial de l'AFITF, adopté le 27 février 2019, s'élève en effet à 2,5 ...

Amendement N° 69 au texte N° 2206 - Article 31 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantissant la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial. ...

Amendement N° 95 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

À l'étranger, certains trains de nuit ont montré qu'ils peuvent fonctionner à l'équilibre budgétaire. En France, l'ARAFER a émis des doutes sur la séparation comptable des activités SNCF et plus récemment sur des incohérences relevées dans les informations transmises par l'opérateur sur les trains de nuit. En 2016,

l'Audit d'Intercités s'était déjà interrogé sur le calcul de certaines charges. Depuis, plusieurs régions Autorités Organisatrices des Transports ont elles aussi dénoncé l'opacité des coûts des prestations du groupe SNCF. La concurrence ne résoudra pas tous les problèmes, puisque les opérateurs historiques restent dans tous les pays en ...

Amendement N° 702 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Le budget initial de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2019 est de 2 478 067 000 euros, soit environ 2 milliards et demi d'euros, soit à peine plus que le montant de 2,4 milliards d'euros correspondant au scénario 1 du rapport dit « Duron » du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Pour rappel, le rapport indique que dans ce premier scénario, « Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause ...

Amendement N° 17 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Partout en Europe, et particulièrement en Europe centrale et scandinave, les trains de nuits renaissent. La France doit s'impliquer dans ce domaine, très utile pour lutter contre la pollution liée aux mobilités. Mais cela passe par un investissement dans du matériel adéquat et attractif, notamment pour les nouvelles générations de voyageurs. Après l'alinéa 40, insérer l'alinéa suivant :« L'AFITF devra également soutenir financièrement les actions de développement des trains intercity de nuit, l'ouverture de nouvelles lignes et la constitution d'un réseau de nuit constitué de liaisons transversales, radiales et intraeuropéennes. »

Amendement N° 71 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 88 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition

énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à l'aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés ...

[Amendement N° 743 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ». Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à Grande Vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures.

[Amendement N° 165 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France. Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois

[Amendement N° 89 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

[Amendement N° 449 au texte N° 2206 - Article 31 \(Non soutenu\)](#)

Le nombre de candidats libres a été multiplié par 400 % entre 2015 et 2017. Alors qu'il devait faire figure d'exception, ce statut est aujourd'hui largement dévoyé.

Les places d'examen attribuées aux candidats libres sont en effet essentiellement utilisées par les candidats inscrits sur les plateformes de mise en relation d'élèves et d'enseignants de la conduite indépendants, travaillant sans agrément. Ces plateformes, qui utilisent le dispositif pour contourner la méthode nationale d'attribution des places, se réclament de plus de 150.000 candidats inscrits, ce qui à terme aurait des conséquences dramatiques sur le nombre de « faux » candidats libres. Dans ...

[Amendement N° 146 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 22, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

[Amendement N° 295 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 110 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter diverses précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 21, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

[Amendement N° 83 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Il convient sur ce projet de loi mobilité d'inclure la notion de télétravail qui constitue une des réponses à une meilleure mobilité ainsi qu'à la transition énergétique et la lutte contre la pollution, visées par le texte. Il convient en effet d'encourager le développement du télétravail, qui représente un mode d'organisation en pleine croissance qu'il convient d'accompagner dans la mesure où, à la fois, il répond aux attentes des salariés, permet d'améliorer la compétitivité des entreprises et de répondre à des enjeux liés à la mobilité et à

l'aménagement du territoire. Parallèlement, le télétravail améliore la qualité de vie des salariés ...

Amendement N° 432 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

L'A45 est un projet qui est à l'étude depuis plus de 30 ans et dont l'utilité n'avait jamais été remise en cause quel que soit le Gouvernement en place. C'est dans ce cadre que le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Étienne et Lyon, et que le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Le dossier a ainsi franchi toutes les étapes de procédure, preuve de sa solidité. Une consultation a été faite, un candidat a été retenu, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ...

Amendement N° 211 au texte N° 2206 - Article 32 ter (Non soutenu)

Cet amendement vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement relatives à « la police des transports, la sécurité et la lutte contre la fraude ». Il vise également à préciser le cadre dans lequel ces enregistrements peuvent avoir lieu, en précisant que ces derniers peuvent avoir lieu aux abords des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation de services de transports, ainsi qu'aux abords des véhicules de transport public de personnes.

Amendement N° 108 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 168 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 38 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices

des TET d'ici le 1er janvier 2020 ; s'agissant des trains d'aménagement du territoire (au nombre de deux ...

Amendement N° 123 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la précision dans l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET (trains d'équilibre du territoire.. que la rédaction actuelle de l'alinéa 36 ne mentionne pas expressément) et les trains d'aménagement du territoire ; rappelons que les régions seront toutes d'ici 2020 les autorités organisatrices des TET d'ici le 1er janvier 2020 ;) s'agissant des trains d'aménagement du territoire (au nombre de deux ...

Amendement N° 87 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Un consensus s'était dégagé au sein du COI autour du scénario 2. Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d'euros) et la trajectoire financière retenue jusqu'à présent (13,7 milliards d'euros), la différence s'élève à 1,3 milliards d'euros sur le budget de l'AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d'euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d'euros sur l'ensemble du quinquennat, soit 30 % d'augmentation. La crise des « gilets jaunes » donne un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

Amendement N° 742 au texte N° 2206 - Article 31 bis (Rejeté)

Cet amendement vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires à dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences garantes de la bonne qualité de la formation délivrée, notamment d'un local permettant les ...

Amendement N° 31 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

La stratégie d'investissement de l'État dans les infrastructures de transports suppose de penser et d'inscrire l'action publique sur le moyen et le long terme. En ce sens, le travail réalisé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a servi à l'élaboration de la programmation financière contenue dans le présent projet de loi d'orientation des mobilités. Le présent amendement vise à

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

Amendement N° 446 au texte N° 2206 - Article 1er C (Retiré)

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés. Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, ...

Amendement N° 162 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi cet amendement a pour but de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou ...

Amendement N° 30 au texte N° 2206 - Article 1er C (Rejeté)

Le Conseil d'orientation des infrastructures a été réintroduit dans le projet de loi par le Sénat. Ses missions, sa composition, son organisation et son fonctionnement sont renvoyés à un décret en Conseil d'État. Toutefois, d'ores et déjà la loi prévoit que le conseil sera composé de six parlementaires (trois députés et trois sénateurs). De la même manière et compte tenu de forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il apparaît souhaitable de prévoir directement dans la loi que le conseil comprendra également obligatoirement trois représentants des régions. À l'alinéa 4, après le mot :« membres »,insérer les ...

Amendement N° 764 au texte N° 2206 - Article 40 ter A (Rejeté)

L'État en tant que maître d'ouvrage concernant les infrastructures de transport se doit de prendre en considération tous les aspects du territoire. Chacun

d'entre eux, ont leurs propres caractéristiques d'ordre géographique avec une situation topographique bien particulière. Il convient d'adapter ses infrastructures aux besoins sociaux-économiques de la population locale afin que le coût de celle-ci soit supportable pour les administrés et qu'elle ait un véritable intérêt en améliorant le quotidien des habitants. Cependant, la réalisation d'une infrastructure de transport doit tenir compte de la démographie de la population résidant sur le territoire. Il est ...

Amendement N° 698 au texte N° 2206 - Article 33 (Rejeté)

La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an). Afin de renforcer la lutte contre la fraude, le Sénat a étendu la possibilité aux agents assermentés d'un exploitant de service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règlements d'exploitation au profit d'autres entreprises de transport qui ne disposeraient ...

Amendement N° 106 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

Actuellement, la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux important de voyageurs car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui, la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de confort tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

Amendement N° 745 au texte N° 2206 - Article 1er A (Rejeté)

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

Amendement N° 164 au texte N° 2206 - Article 1er A (Non soutenu)

Actuellement la qualité de service est insuffisante sur les trains Intercités de nuit. Si l'on y met les moyens, il y aura un flux de voyageurs extraordinaire car il existe une demande croissante en France et en Europe pour des mobilités longue distance peu énergivores. Il faut une qualité globale, même en gare. Aujourd'hui la gare terminus Paris-Austerlitz n'offre plus de douche, quand en Europe il y a des douches même dans les trains. Les horaires sont dégradés, avec par exemple une arrivée trop tôt à Toulouse et trop tard à Perpignan. Les trains de nuit européens disposent d'au moins 4 niveaux de comforts tandis que le service SNCF risque de perdre les sièges ...

[Amendement N° 93 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 148 au texte N° 2206 - Article 34 bis \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 159 au texte N° 2206 - Article 40 bis \(Non soutenu\)](#)

Le covoiturage sur autoroute est un enjeu majeur des prochaines années. Cet amendement vise à le développer. L'article 40bis, dans sa version adoptée par la commission, vise à prévoir un certain nombre d'obligations à l'égard des sociétés concessionnaires d'autoroutes afin d'accélérer la transition écologique du transport routier en s'appuyant sur l'investissement, la connaissance du réseau et l'expertise des concessionnaires autoroutiers. Cet article met en place un volet environnemental dans les futures concessions en prévoyant une couverture du réseau autoroutier en stations d'avitaillement en carburants alternatifs, en parking de covoiturage et par la ...

[Amendement N° 80 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 700 au texte N° 2206 - Article 39 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à améliorer le projet de loi en proposant la correction d'une erreur aux multiples conséquences indésirables graves. En effet, pour l'ouverture à la concurrence du réseau d'autobus RATP en 2025, imposée par l'Union Européenne, le projet de loi prévoit et encadre légitimement les conséquences d'un refus éventuel d'un salarié de la RATP d'être transféré en cas de changement d'opérateur. Mais en l'état, le texte prévoit que le cessionnaire assume la procédure et le coût de l'indemnité de licenciement du salarié de la RATP qui refuserait son transfert. ment hétérodoxe en Europe

[Amendement N° 63 au texte N° 2206 - Article 1er C \(Rejeté\)](#)

Le Conseil d'orientation des infrastructures a été réintroduit dans le projet de loi par le Sénat. Ses missions, sa composition, son organisation et son fonctionnement sont renvoyés à un décret en Conseil d'État. Toutefois, d'ores et déjà la loi prévoit que le conseil sera composé de six parlementaires (trois députés et trois sénateurs). De la même manière et compte tenu de forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il apparaît souhaitable de prévoir directement dans la loi que le conseil comprendra également obligatoirement trois représentants des régions. À l'alinéa 4, après le mot :« membres »

[Amendement N° 119 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à modifier le rapport annexé et approuvé par le présent projet de loi afin d'y apporter des précisions permettant de souligner différents aspects importants pour les territoires de montagne. Ainsi, la citation de la montagne, incluse dans la rédaction de l'alinéa 49, trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985. Compléter la première phrase de l'alinéa 54 par les mots :« , ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

[Amendement N° 744 au texte N° 2206 - Article 1er A \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 769 au texte N° 2206 - Article 7 \(Retiré avant séance\)](#)

Cet amendement permet d'apporter une précision rédactionnelle afin de lever toute ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, à savoir les personnes handicapées ou à mobilités réduites porteuses d'une carte mobilité inclusion avec mention invalidité et leurs accompagnateurs lorsqu'un besoin d'accompagnement est reconnu comme nécessaire pour leur permettre de réaliser leurs déplacements. Cet amendement conduit à la rédaction consolidée suivante du 2e alinéa de l'article L. 1111-5 du code des transports

[Amendement N° 36 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier.

[Amendement N° 99 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 163 au texte N° 2206 - Article 1er \(Non soutenu\)](#)

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

[Amendement N° 258 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou

risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et vient d'être révisé. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie.

[Amendement N° 633 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La programmation des infrastructures doit prendre en compte toutes les particularités géographiques, ainsi que tous les enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés partout en France. Il convient d'établir une distinction entre les espaces de hautes et de moyennes montagnes. Les enjeux et les contraintes ne sont pas du même ordre même si nous pouvons observer quelques similitudes.

[Amendement N° 306 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 260 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et actuellement en cours de révision. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie.

[Amendement N° 6 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Les enjeux liés à la carte scolaire doivent également être pris en compte dans la programmation des infrastructures. Ce sont des déplacements vécus quotidiennement par des dizaines de milliers d'élèves.

[Amendement N° 305 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité

quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les ZRR

Amendement N° 256 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 155 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures (1° de l'article L. 1211-4 du code des transports) de même que l'organisation du transport public (2° du même article), l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne et les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilités. Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :« Pour ce faire, conformément aux articles 1er, 6 et 7 de la loi n° 85-30 du 9 ...

Amendement N° 37 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

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

Amendement N° 684 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

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

Amendement N° 221 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

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

< départemental < régional < national. Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre.

Amendement N° 171 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 674 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'amendement n° CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte « contre l'étalement urbain » dans les compétences des AOM. Cet ajout est une fausse bonne idée. En effet, outre le fait que les dispositions prises en faveur de la lutte contre l'étalement urbain figurent d'ores-et-déjà dans les documents d'urbanisme et s'imposent dès lors à la délivrance de tout permis de construire, l'inscription contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM présente un risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires qui en sont aujourd'hui privés. La décision d'une AOM de créer une desserte dans un hameau urbain

Amendement N° 723 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Dégradation de l'offre de service, saturation des réseaux, qualité amoindrie, pression fiscale supplémentaire sur les entreprises du territoire, tel est le revers de la médaille de la gratuité dans les transports. Dans un contexte de crise sociale profonde, la solution ne consiste pas à supprimer le signal prix du coût des transports pour la collectivité, mais à garantir une offre adaptée à chacun, dans un esprit de solidarité et de justice sociale. En effet, une large partie de la population est en mesure de s'offrir l'accès aux services de transport, dont le coût est déjà en partie pris en charge par la collectivité. Dès lors il conviendrait que les AOM ...

Amendement N° 686 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le positionnement des sites logistiques est nécessaire au bon fonctionnement du tissu économique et à la préservation du cadre de vie. L'implantation cohérente des plateformes logistiques est un véritable enjeu d'aménagement

du territoire dont les élus locaux doivent pouvoir se saisir du fait de leur implantation et de leur connaissance des territoires. En effet, en l'absence d'une planification à l'échelle régionale, les sites logistiques s'implantent selon des dynamiques opportunistes, selon les fonciers disponibles, provoquant ainsi plusieurs écueils : - Le mitage le long des axes de transport, y compris ceux qui ne sont pas de nature à supporter des trafics ...

[Amendement N° 310 au texte N° 2206 - Article 2 bis \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à rétablir l'article 2bis adopté au Sénat et à attribuer une partie du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses. La faculté donnée aux communautés de communes d'instituer le versement mobilité ne permettra pas de répondre entièrement aux besoins de financement de la mobilité dans ces territoires, dès lors que ce prélèvement a pour assiette la masse salariale. La répartition inégale des activités et des emplois limitera fortement le rendement du versement mobilité dans certaines zones. Selon les données disponibles, le rendement ...

[Amendement N° 678 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Les employeurs sont les premiers contributeurs au financement des transports en commun. Selon une étude récente du Commissariat général au développement durable, 45 à 60 % du coût total du transport collectif urbain est pris en charge par les entreprises : en plus du versement transport dont elles doivent s'acquitter (soit près de 8 milliards d'euros en 2017), elles participent à hauteur de 50 % au titre de transport mensuel des salariés, pour un montant de 900 millions d'euros. Par ailleurs, la baisse continue depuis plusieurs années de la part prise en charge par les usagers fragilise le modèle économique des transports en commun. S'agissant des petits réseaux, ...

[Amendement N° 308 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

[Amendement N° 312 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le plan de mobilité sera le document juridique et stratégique qui régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc lui aussi prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres de déplacements et de mobilité. Dès lors, il semble fondamental qu'il puisse recueillir l'expertise d'une entité qui connaît précisément les spécificités du territoire et des enjeux afférents comme la région, le département, la communauté de communes ou le syndicat intercommunal de transport, à l'image du syndicat « Tout'enbus » qui assure le transport urbain et scolaire sur 11 communes du bassin d'Aubenas. Après l'alinéa 28, insérer ...

[Amendement N° 680 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

La loi NOTRe a permis une rationalisation de la carte intercommunale avec une diminution du nombre d'EPCI et une augmentation de leur taille. De nombreuses communes péri-urbaines et rurales ont été intégrées dans les ressorts territoriaux des Autorités organisatrices. Cette modification de l'organisation territoriale a notamment induit une absence de service régulier de transport en commun pour desservir les entreprises. Dès lors, il est proposé aux syndicats mixtes de pouvoir moduler le taux du versement transport en fonction de la densité de population, du potentiel fiscal mais aussi de la qualité de service.

[Amendement N° 42 au texte N° 2206 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants ayant institué cette cotisation sont assujettis à la contribution « versement transport ». Cette contribution est destinée à financer les transports en commun et recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de transports. L'assiette de la cotisation au « Versement Transport » est constituée de la totalité des salaires soumis à cotisations ou de la base forfaitaire lorsqu'elle est applicable.

[Amendement N° 158 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Le syndicat mixte de type loi SRU dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type loi SRU existant sur son territoire.

[Amendement N° 675 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'amendement CD3117 du rapporteur a supprimé la possibilité d'intégrer au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) le schéma régional pour la mobilité. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de

[Amendement N° 39 au texte N° 2206 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 264 au texte N° 2206 - Article 1er \(Non soutenu\)](#)

Il est apparu lors de l'examen en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire que la reprise des services régionaux internes à une nouvelle AOM, sans que celle-ci en assume l'ensemble, pourrait conduire à « émietter » la compétence, la commande publique, et créer une certaine confusion entre les niveaux de responsabilités. Le présent amendement conserve la clarification apportée par le rapporteur en vue d'un transfert en bloc des services régionaux scolaires, réguliers et à la demande. Il introduit un mécanisme complémentaire en proposant que la prise de

[Amendement N° 182 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Formulation imprécise qui n'apporte rien au texte tel que rédigé actuellement qui évoque déjà la protection de l'environnement et de la santé.

[Amendement N° 683 au texte N° 2206 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

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

essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

Amendement N° 156 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Cet alinéa précise que le « plan de mobilité » vise désormais à assurer « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ». L'objet de cet amendement est de prendre en compte, outre les « territoires moins denses ou ruraux », l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

Amendement N° 53 au texte N° 2206 - Article 2 (Retiré)

Le projet de loi propose de remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. C'est ainsi que la dénomination suivante a été retenue à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat : « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette rédaction présente néanmoins une ambiguïté dans la mesure où elle laisse apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités d'une part, et le financement des infrastructures qui les rendent possibles d'autre part.

Amendement N° 21 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

Le projet de loi prévoit la création d'un Comité des partenaires. C'est le signe d'une volonté de dialogue avec les financeurs et les usagers qui composeront ce comité. Ce comité devra être le garant du dialogue avec les autorités compétentes et il devra répondre à deux exigences : inclure les entreprises de la mobilité (les AOM n'ayant pas le monopole de l'organisation des transports) et assurer la représentativité des acteurs présents dans ce comité. Ce point est majeur pour que le dialogue proposé puisse être sincère et prendre en compte l'ensemble des problématiques des employeurs et des apporteurs de solution qui ne se limitent donc pas aux AOM.

Amendement N° 40 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

Il convient par cet amendement d'apporter davantage de souplesse au mode de gouvernance en matière de mobilité. Permettre aux communautés de communes de piloter la compétence de l'organisation de la mobilité, alors que cette entité, en zone rurale, n'a pas toujours de lien avec les bassins de mobilité, peut en effet inquiéter. De ce fait, nous n'avons pas l'assurance que la communauté de communes puisse exercer cette compétence de manière pleinement efficace. Le besoin de souplesse sur le terrain est réel. Que la région

chapeaute des projets de mobilité ou qu'elle soit l'autorité organisatrice ne pose pas de problème. Seulement, limiter à l'échelon ...

Amendement N° 666 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité dans l'offre de transports. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité en organisant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Amendement N° 47 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à réintroduire ce qui a été voté au Sénat et supprimé au cours de l'examen en commission, à savoir une exonération du montant du versement transport des employeurs ayant conclu un accord de télétravail pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants ayant institué cette cotisation sont assujettis à la contribution « versement transport ».

Amendement N° 673 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'amendement n° CD1334 adopté en commission a supprimé le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'AOM locale par la région en substitution de la communauté de communes qui était fondé sur un ACCORD entre la région et la communauté de communes. Les craintes de manque de stabilité qui ont conduit à la suppression de cette possibilité ne sont pas pertinentes dès lors que, si la région ne veut pas redonner à la communauté de communes qu'elle aurait dû en principe avoir, ce transfert ne se fera pas. En revanche, la suppression de cette possibilité risque de mener à des situations de blocage lorsque de nouvelles majorités conduiront la communauté ...

Amendement N° 679 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Le suivi du versement mobilité (VM) consiste principalement, pour Ile-de-France Mobilités, en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge de la politique de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement du réseau francilien. Or, ce suivi est, aujourd'hui, impossible à réaliser

efficacement du fait de la non-communication, en raison du secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du VM. Cet amendement a donc pour objectif d'améliorer ce suivi par le partage du secret professionnel entre Ile-de-France Mobilités et les organismes de ...

Amendement N° 681 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci a déjà été effectué. Il est donc proposé que les régions ne soient pas contraintes d'engager la procédure décrite à l'alinéa 13 de l'article 4 du projet de loi immédiatement après la promulgation de la loi.

Amendement N° 46 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Les métropoles en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur leur territoire perçoivent le produit du versement transport. Or, 35 % de ce versement provient de la masse salariale résidant en zone rurale. Il serait donc logique qu'une partie de cette taxe revienne aux localités de départ des salariés. Cela permettrait aux collectivités de bénéficier de fonds leur permettant d'améliorer les transports dont elles ont la charge. Tel est l'objet de cet amendement. Après l'alinéa 6, insérer les deux alinéas suivants :« 2°bis Après le même I du même article L. 2333-64, il est inséré un Ibis ainsi rédigé :« Ibis. –

Amendement N° 672 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Pour cela, il est primordial de conforter le couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités, tel qu'issu de la loi NOTRe. Or, en conservant la possibilité pour les communes exerçant déjà des services de transport de continuer à rester AOM, l'article 1er risque in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Amendement N° 56 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux. Le présent amendement vise donc à tenir compte de ces travaux afin d'éviter d'engager ce travail lorsque celui-ci

a déjà été effectué. Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :« Lorsqu'une cartographie des bassins de mobilité a déjà été réalisée pour l'ensemble du territoire régional à la date de promulgation de la loi n° du d'orientation des ...

Amendement N° 55 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité. Le présent amendement vise, dans un souci de sécurisation juridique du dispositif, à établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité, en proposant explicitement que soient associés au comité ...

Amendement N° 708 au texte N° 2206 - Article 3 (Rejeté)

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

Amendement N° 724 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Le projet de loi LOM vient élargir les compétences des syndicats mixtes de type loi SRU. Ces derniers seront amenés à mener des actions en faveur de la mobilité dans les zones périurbaines et rurales. Cet amendement vise donc à étendre le périmètre de perception du versement mobilité additionnel pour que les syndicats mixtes de type SRU puissent financer ces nouvelles compétences.

Amendement N° 304 au texte N° 2206 - Article 1er (Rejeté)

L'objectif donné au projet de loi de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit être mis en œuvre de manière lisible et le plus efficacement possible. Or, la rédaction actuelle de l'article 1 laisse subsister quelques dispositions qui risquent in fine d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, à savoir la subsistance de territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal. Le présent amendement se propose donc de remédier à ces incohérences en réaffirmant la pertinence de

l'avènement du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités.

Amendement N° 54 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires qui sera consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mobilité. Le présent amendement vise, dans un souci de sécurisation juridique du dispositif, à établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité, en proposant explicitement que soient associés au comité ...

Amendement N° 270 au texte N° 2206 - Article 4 (Rejeté)

La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent. Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagement cyclables au niveau régional. Sa notoriété d'une part et son rôle d'itinéraire magistral notamment en entrée des agglomérations d'autre part en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité ...

Amendement N° 677 au texte N° 2206 - Article 2 (Rejeté)

Les employeurs sont les premiers financeurs des transports en commun. Selon une étude récente du commissariat général au développement durable, les employeurs financent de 45 % à 60 % du coût du transport collectif urbain à travers, le versement transport (8 milliards d'euros en 2017- 4 milliards d'euros en Ile-de-France et 4 milliards d'euros pour les ressorts territoriaux hors Ile-de-France) que les salariés utilisent ou non les transports, mais aussi, par la participation à hauteur de 50 % du titre de transport mensuel salariés (900 millions pour la seule région Ile-de-France).

Amendement N° 694 au texte N° 2206 - Article 9 (Rejeté)

Si une autorité organisatrice de mobilités doit ouvrir ses données, il est toutefois nécessaire qu'elle puisse être informée de l'usage qui en est fait, et ce afin d'organiser au mieux, et pour le plus grand nombre, les politiques de transports sur le territoire relevant de sa compétence. Compléter l'alinéa 17 par la phrase suivante :« Le point d'accès national fournit régulièrement des

éléments d'informations aux entités fournissant des données quant à l'utilisation de celles-ci et en particulier l'identité des entités utilisatrices de ces données. »

[Amendement N° 691 au texte N° 2206 - Article 7 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement précise que la priorité pour les AOM doit être de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui nécessitent obligatoirement d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie. C'est pourquoi il propose de cibler le 1° du I. de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, à l'instar de l'alinéa suivant de cet article.

[Amendement N° 695 au texte N° 2206 - Article 11 \(Retiré\)](#)

Cet amendement vise à clarifier la nature des services de mobilité qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal. La modification apportée vise à inclure les services ferroviaires régionaux (TER). Au moment où le Gouvernement s'interroge sur l'avenir des petites lignes ferroviaires, sur la manière de favoriser les mobilités du quotidien, il convient de s'assurer de l'intégration des offres ferroviaires régionales dans les applications multimodales qui vont se développer en région. L'inclusion des titres TER dans le panier de solutions de mobilité constitutif des

[Amendement N° 731 au texte N° 2206 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

La question du partage des voies de circulation est cruciale et est un prérequis pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, l'usage de ces voies réservées par tout autre véhicule contribue à ralentir les autobus et à allonger les temps de parcours des voyageurs. De plus, les aménagements en faveur des transports en commun, tels que les priorités aux feux, y perdent en efficacité puisqu'ils ne pourront se ...

[Amendement N° 217 au texte N° 2206 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

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

[Amendement N° 732 au texte N° 2206 - Article 15 \(Rejeté\)](#)

La question du partage des voies de circulation sur réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération est également cruciale pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées. En effet, l'usage de ces voies réservées par tout autre véhicule contribue à ralentir les autobus et à allonger les temps de parcours des voyageurs.

[Amendement N° 688 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Le projet de loi donne la possibilité aux collectivités en charge de l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'intégrer des équipements logistiques. En effet la dimension logistique étant un sujet incontournable pour tous les territoires, quels que soient leurs périmètres, leurs densités, et leur programmation. Il convient d'intégrer systématiquement les équipements logistiques dans la rédaction de tout règlement du PLU. À l'alinéa 95,

[Amendement N° 77 au texte N° 2206 - Article 6 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité. L'autorité organisatrice est compétente pour définir seule la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les mobilités en transport en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent voire mettent en place la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs. La gratuité dans les transports est contre-productive et leurre le passager sur le coût réel du transport. Alors que le constat est dressé de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le

[Amendement N° 726 au texte N° 2206 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'utilisateur afin de lui offrir plusieurs

[Amendement N° 687 au texte N° 2206 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, et des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public par des usages privés tels que le stationnement des camions de livraisons, de vélos, de trottinettes ou de voitures, croît de jour en jour. Dans un souci de préservation de l'espace public, l'objet de cet amendement est d'inciter les porteurs de projets immobiliers à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraisons et expéditions afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.

[Amendement N° 725 au texte N° 2206 - Article 9 \(Retiré\)](#)

L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire, mais également améliorer l'information de l'utilisateur afin de lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité.

[Amendement N° 693 au texte N° 2206 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Les missions des autorités organisatrices ne peuvent être menées efficacement sans une connaissance fine des déplacements et de leur répartition modale. Ces données peuvent être stratégiques et décisives lors de la mise en place de dispositifs régionaux concernant la mobilité (exemples de la création d'une subvention covoiturage ou d'un label autopartage). De plus, la situation actuelle vis-à-vis du non-accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données issues des téléphones mobiles alors même que d'autres opérateurs privés disposent de ces données (exemples : Google, Apple,

[Amendement N° 696 au texte N° 2206 - Article 15 bis B \(Rejeté\)](#)

Amendement de repli. Si le Gouvernement souhaite transférer la responsabilité de la fixation de la vitesse sur les routes aux conseils départementaux, il convient qu'ils leur permettent de prendre cette responsabilité également pour le réseau national, afin d'assurer une cohérence du réseau routier hors agglomération sur leur ressort territorial. Rétablir le 2° de l'alinéa 4 dans la rédaction suivante : « 2° L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli : « Art. L. 3221-6. – À la demande motivée du président du conseil départemental, et après avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière, le

[Amendement N° 730 au texte N° 2206 - Article 11 bis \(Rejeté\)](#)

À travers cet amendement, il s'agit de permettre aux services numériques multimodaux (SNM) de transmettre directement au voyageur les informations concernant son retard et les conditions d'indemnisation auquel il peut avoir droit. En effet, en cas de retard ou d'annulation, le voyageur va logiquement se tourner vers la personne qui lui a vendu son titre de transport, il faut donc donner à cette personne les moyens de lui répondre. Or, l'article 11bis tel que rédigé ne prévoit pas l'accès par les SNM aux informations lui permettant de renseigner directement le voyageur sur sa situation et ses droits. En effet,

Amendement N° 131 au texte N° 2206 - Article 18 (Rejeté)

Les trottinettes électriques se développent et se multiplient sur l'ensemble du territoire. Les problèmes rencontrés sont nombreux, les engins sont délaissés n'importe où, les piétons sont très souvent confrontés et dérangés par la présence de ces engins. Les différentes applications de trottinettes électriques doivent faire le maximum pour sensibiliser ses utilisateurs. Lorsqu'une commune prend des mesures, afin de réguler et permettre la coexistence entre ces engins et les piétons, si elle constate que les entreprises proposant ces trottinettes ne respectent pas les prescriptions définies, la commune peut retirer l'agrément octroyé à cette entreprise.

Amendement N° 20 au texte N° 2206 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le texte tel qu'il est proposé ouvre la possibilité pour les présidents de Conseils départementaux, les maires ou les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale de fixer la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur les routes départementales et communales. Mais il ne concerne pas les préfets et exclut par voie de conséquence les routes nationales sans séparateur central sur lesquelles la vitesse maximale autorisée resterait donc limitée à 80 km/h. Ce texte ne répond donc pas, en l'état, aux attentes des territoires enclavés, en particulier des départements qui ne

Amendement N° 733 au texte N° 2206 - Article 15 bis B (Rejeté)

Le revirement du Gouvernement sur la question des 80 km/h tel qu'il s'est exprimé lors de l'examen en commission s'avère être un trompe-l'œil. En effet, en limitant la possibilité de rehausser la vitesse maximale autorisée aux seules routes départementales, et en excluant par là les routes nationales, la rédaction actuelle de l'article risque de conduire à une incohérence du réseau routier au niveau local et ne permettrait pas de répondre aux attentes de nos concitoyens, en particulier dans les territoires enclavés.

Amendement N° 183 au texte N° 2206 - Article 12 (Rejeté)

S'agissant d'un sujet aussi fondamental que les véhicules autonomes, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non pas par voie d'ordonnance.

Amendement N° 729 au texte N° 2206 - Article 11 (Rejeté)

L'article 11 permet aux services numériques multimodaux d'accéder de droit aux canaux de vente des opérateurs de transport afin de proposer sur leur plateforme l'achat de titres de transport. S'agissant de l'offre de transport non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. Il est, notamment, important pour les services librement organisés de transport par autocar (« cars Macron ») de ne pas être soumis à cette obligation.

Amendement N° 734 au texte N° 2206 - Article 18 bis (Rejeté)

L'article 18bis introduit par la commission du développement durable vise à mettre en place des sanctions pour les professionnels qui procèdent au débridage des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique afin de lutter contre les comportements dangereux pour les usagers du domaine public. Sensibles à la sécurité des usagers sur la route, les professionnels du cycle sont pleinement mobilisés pour lutter contre toute forme de débridage.

Amendement N° 690 au texte N° 2206 - Article 7 (Rejeté)

Cet amendement permet d'apporter une précision rédactionnelle afin de lever toute ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, à savoir les personnes handicapées ou à mobilités réduites porteuses d'une carte mobilité inclusion avec mention invalidité et leurs accompagnateurs lorsqu'un besoin d'accompagnement est reconnu comme nécessaire pour leur permettre de réaliser leurs déplacements.

Amendement N° 727 au texte N° 2206 - Article 11 (Rejeté)

Cet amendement vise à supprimer une disposition contraire au principe même du développement de solutions de type « Mobility as a service » (MAAS), objectif poursuivi par cet article. Tout l'intérêt d'un service numérique multimodal est de proposer à l'utilisateur l'achat de titres de différents services de mobilité, complémentaires quel que soit l'opérateur. Cette mesure n'est donc pas favorable à un développement optimal du MaaS. En outre, elle viendrait limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité. La mesure est donc contraire à l'objectif de la LOM de faciliter la mobilité du quotidien et la multimodalité.

Amendement N° 60 au texte N° 2206 - Article 14 bis (Rejeté)

Cet article, introduit par le groupe La République en marche du Sénat, vise à intégrer les nouvelles solutions et nouveaux usages non seulement dans les politiques publiques de mobilité, mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques, telles que les concessions de service public de transport. C'est pourquoi l'article prévoit de remettre aux Autorités organisatrices de la mobilité - AOM la faculté de prendre en compte ces innovations dans le secteur du transport et de favoriser de nouvelles solutions, tout en garantissant le respect des règles de la commande publique.

Amendement N° 133 au texte N° 2206 - Article 19 (Rejeté)

Il s'agit de pouvoir garantir au locataire que le véhicule, en dehors des périodes de location, soit entretenu afin qu'il soit en bon état de fonctionnement et sans vices cachés.

Amendement N° 685 au texte N° 2206 - Article 5 (Rejeté)

Le présent amendement vise à insérer les équipements logistiques dans la planification urbaine dans les PLU, dans les SCOT, ainsi que dans les plans et documents établis par la Métropole du Grand Paris.

Amendement N° 692 au texte N° 2206 - Article 9 (Rejeté)

L'objet de cet amendement est de s'assurer de la mise en œuvre d'une réciprocité dans l'ouverture des données. Compte tenu du fait qu'Île-de-France Mobilités ouvre ses données depuis 2015 à un large panel d'acteurs importants (Google, Apple, Citymapper, etc.), la mise en œuvre d'une réciprocité permettrait d'atteindre un double objectif : - Une meilleure connaissance des mobilités permettant la fourniture d'un service multimodal complet aux voyageurs. - Un accès aux données de tous les utilisateurs. Ainsi, les opérateurs de VTC et les opérateurs de covoiturage doivent, comme tous les autres opérateurs de mobilités, ouvrir leurs données.

Amendement N° 728 au texte N° 2206 - Article 11 (Rejeté)

Si les principes judiciaires prévus par l'article L. 1115-8 et L. 1115-8-1 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets de moins de 100km ou intrarégionaux. De la même façon que l'article 9 couvre l'ouverture des horaires de tous les SLO, il convient mettre en cohérence le champ de cet article 11 afin qu'il couvre de manière identique l'ensemble des SLO.

Amendement N° 184 au texte N° 2206 - Article 14 (Rejeté)

S'agissant d'un thème aussi fondamental que les nouvelles mobilités, les adaptations législatives doivent être prises par le Parlement et non par voie d'ordonnance.

Amendement N° 587 au texte N° 2206 - Article 22 bis A (Rejeté)

Cet amendement vise à rendre obligatoire chez les élèves d'école primaire un enseignement de l'usage du vélo dans la rue de façon autonome et sécurisée, dès la rentrée scolaire 2020. Cet enseignement, mis en place par l'État, devra s'intégrer obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur des établissements scolaires du premier degré, garantissant ainsi une égalité d'accès à cet apprentissage. Un décret fixera les modalités d'application du présent article. Substituer aux alinéas 2 à 6 les quatre alinéas suivants : « Art. L. 312-13-2. – Un programme

Amendement N° 161 au texte N° 2206 - Article 25 bis A (Rejeté)

Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. S'il est indispensable de continuer l'effort de soutien à cette filière, le GNV doit aussi être reconnu comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques. En vue d'assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente une véritable alternative pour les territoires ruraux et périurbains. L'objet de cet amendement est donc, via les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et ...

Amendement N° 736 au texte N° 2206 - Article 20 ter (Retiré)

L'État obligeant les plateformes à procéder à la vérification des documents des chauffeurs, il semble légitime que celles-ci soient également concernées par la dématérialisation. Il convient donc de préciser dans l'article 20ter que les procédures qui sont de leur ressort font aussi l'objet d'une procédure dématérialisée. Compléter l'alinéa 3 par les mots : « , que ces procédures soient du ressort de l'État ou des centrales de réservation et y compris la vérification des documents des chauffeurs »

Amendement N° 735 au texte N° 2206 - Article 20 (Rejeté)

La rédaction telle que proposée ne laisse aucune possibilité aux plateformes pour mettre en place des dispositifs incitatifs et pour encadrer les comportements abusifs. En effet, si le refus d'une ou plusieurs courses ne doit pas faire l'objet de pénalités, un comportement systématique de refus doit

pouvoir faire l'objet d'un encadrement. Après le mot :« plateforme », rédiger ainsi la fin de la seconde phrase de l'alinéa 8 :« conserve la possibilité de mettre en place des dispositifs incitatifs ainsi que la faculté de fixer des règles d'utilisation de la plateforme conformément à l'article L. 7342-8 du code du travail et sans

Amendement N° 13 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Non soutenu)

Pour des raisons de rapidité et de coûts, il n'est pas nécessaire de conditionner l'aménagement de ces conditions à la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. En effet, la suppression d'emplacements de stationnement en amont des passages piétons, mesure tendant à une meilleure protection des piétons, peut se réaliser par la simple suppression des marquages au sol, ou par l'apposition de panneaux d'interdiction de stationner. Ces aménagements sont bien moins lourds à effectuer, moins coûteux, et surtout permettraient à ce que ces mesures soient réalisées dans un délai de 2 ans plutôt que de 10. Tel est l'objet ...

Amendement N° 19 au texte N° 2206 - Article 21 bis (Non soutenu)

Pour des raisons de rapidité et de coûts, il n'est pas nécessaire de conditionner l'aménagement de ces conditions indispensables de sécurité à la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. En effet, la suppression d'emplacements de stationnement en amont des passages piétons, mesure tendant à une meilleure protection des piétons, peut se réaliser par la simple suppression des marquages au sol, ou par l'apposition de panneaux d'interdiction de stationner. Ces aménagements sont bien moins lourds à effectuer, moins coûteux, et surtout permettraient à ce que ces mesures soient réalisées dans un délai de 2 ans plutôt ...

Amendement N° 103 au texte N° 2206 - Article 20 (Rejeté)

Le présent article prévoit d'introduire un socle d'obligations pour les plateformes (prix minimum pour les travailleurs, publication sur leur site internet des indicateurs sur le revenu d'activité, possibilité pour les travailleurs de se connecter et se déconnecter librement et choisir leurs temps d'activité). Si ces mesures vont dans le bon sens, il n'a néanmoins pas été pris en considération que les autoentrepreneurs qui travaillent pour les plateformes sont rémunérés à l'acte : leur rémunération dépend directement du nombre de prestations effectuées. Or, le paiement à l'acte est une pratique interdite dans le secteur du transport de marchandises depuis ...

Amendement N° 14 au texte N° 2206 - Article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à étendre la liste des éléments qui auront à être précisés par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. Substituer aux deux dernières phrases de l'alinéa 14 les trois phrases suivantes :« Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national unique des cycles, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Il précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des ...

[Amendement N° 737 au texte N° 2206 - Article 22 bis A \(Rejeté\)](#)

La rédaction actuelle est ambiguë, en ce qu'elle ne permet pas de savoir si le dispositif nouvellement créé est obligatoire ou purement facultatif pour les écoles. S'il était facultatif, ce dispositif serait très insatisfaisant car les écoles manquant de temps et/ou de moyens ne le mettraient alors probablement pas en œuvre. L'apprentissage du vélo à l'école devrait être sanctionné par la remise obligatoire d'une attestation avant le passage dans l'enseignement secondaire, ce qui garantirait que le dispositif créé soit effectivement mis en œuvre. Cette attestation pourrait être intégrée à l'attestation de première éducation à la route (APER) ou être ...

[Amendement N° 105 au texte N° 2206 - Article 25 bis \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à l'insertion au sein de l'article 25bis du superéthanol E85, celui-ci ayant été omis dans la liste des carburants alternatifs permettant de réduire les émissions. La contribution très significative du Superéthanol E85 à la transition énergétique (réduction de 50 % des émissions nettes de gaz à effet de serre et réduction de 90 % des émissions de particules par rapport à l'essence) doit, en effet, être accompagnée et encouragée puisque grâce à l'homologation des boîtiers de conversion E85, ce carburant est désormais accessible à 90 % du parc automobile fonctionnant à l'essence, à la condition de les doter d'un boîtier de conversion ...

[Amendement N° 15 au texte N° 2206 - Article 22 \(Non soutenu\)](#)

Amendement de repli. Cet amendement vise à étendre la liste des éléments précisés par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. En effet, la lutte contre les vols de vélos doit être une priorité car représentant un frein non négligeable à un basculement vers des modes de mobilité plus actifs et plus respectueux de l'environnement. Il serait préjudiciable que le décret oublie un élément, raison pour laquelle cet amendement précise son objet. Après la deuxième phrase de l'alinéa 14, insérer

les deux phrases suivantes :« Il précise également les critères d'agrément des opérateurs.

Amendement N° 201 au texte N° 2206 - Article 22 (Non soutenu)

Cet amendement vise à clarifier la responsabilité des communes et des autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre du développement du vélo et de la garantie de la création de places de stationnement. Dans l'état actuel de la rédaction, certaines gares n'entrent pas dans le champ de la loi et pourraient donc ne pas disposer des places de stationnement adéquates. Il s'agit par exemple de permettre aux communes sur lesquelles sont situées une gare de la Société du Grand Paris de développer une politique d'incitation à l'usage du vélo et de favoriser la multimodalité pour l'accession aux infrastructures de transport

Amendement N° 102 au texte N° 2206 - Article 20 (Rejeté)

Les professionnels du transports et de logistique redoutent avec raison les conséquences de l'article 20 qui, dans sa rédaction actuelle, acterait et légitimerait la situation de concurrence déloyale que les plateformes opposent quotidiennement aux entreprises « traditionnelles » du secteur. En l'état, le texte prévoit des dispositions spécifiques pour encadrer les activités des travailleurs exerçant l'activité de « livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues motorisées ou non. ». Il acte donc le fait que les livreurs indépendants travaillant pour des plateformes pourront utiliser des véhicules

Amendement N° 697 au texte N° 2206 - Article 22 bis AAA (Rejeté)

L'article 22bis AAA, dans sa rédaction actuelle qui met les travaux d'aménagement de stationnement sécurisé pour vélos à la charge exclusive du copropriétaire qui en ferait la demande, pourrait conduire à des situations à la fois absurdes et injustes financièrement : un ou plusieurs copropriétaires acceptent ou s'opposent à la réalisation des travaux mais n'en financent nullement la réalisation, puis occupent (eux-mêmes ou leurs locataires) les stationnements réalisés par le ou les copropriétaires ayant financé les travaux (!) Pour prévenir la survenue de ces situations, il convient soit de prévoir que les travaux sont

Amendement N° 61 au texte N° 2206 - Article 22 (Rejeté)

L'obligation d'équipement en porte-vélos des autocars pose des problèmes de sécurité, d'exploitation et de liberté d'administration. En termes de sécurité, l'ajout d'un équipement à l'arrière du véhicule peut, d'une part, entraver l'issue de secours de la lunette arrière. D'autre part, un porte-vélos situé à l'arrière du

véhicule empêche l'accès au moteur, ce qui peut être dangereux notamment en cas de besoin de redémarrage du véhicule en urgence. L'équipement d'un porte-vélos à l'avant du véhicule serait une solution plus sécuritaire et plus simple en termes d'exploitation. Cependant, la réglementation actuelle l'interdit.

Amendement N° 208 au texte N° 2206 - Article 27 (Rejeté)

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

Amendement N° 66 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de personnes.

Amendement N° 738 au texte N° 2206 - Article 26 bis (Rejeté)

L'article 26bis, introduit en commission du Développement durable, a pour but d'afficher dans les concessions automobiles la catégorie Crit'Air du véhicule. S'il convient d'informer en toute transparence le consommateur sur les émissions polluantes de son véhicule, la mesure proposée risque d'être inapplicable en pratique. En effet, les professionnels de la distribution automobile ne disposent pas systématiquement des informations relatives à la classification Crit'Air du véhicule, notamment pour les véhicules anciens, les véhicules d'occasion et les véhicules importés, pour lesquels la norme Euro du véhicule n'est pas

Amendement N° 11 au texte N° 2206 - Article 28 (Non soutenu)

Cet amendement vise à conserver au certificat qualité de l'air (Crit'Air) sa raison d'être originelle – la préservation de la qualité de l'air – et à empêcher qu'il serve

à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

Amendement N° 173 au texte N° 2206 - Article 26 C (Non soutenu)

Ce projet de loi porte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités : routières, ferroviaires, maritimes, fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent : de par sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiellement très important d'économies d'énergies fossiles. Si les sénateurs ont interpellé le Gouvernement en séance publique sur sa stratégie de verdissement du transport aérien, obtenant de lui la remise d'un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime, rien n'a concrètement été obtenu sur le volet des biocarburants aéronautiques.

Amendement N° 68 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 prévoit que dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère devront prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire à différents horizons, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030. L'objectif est de respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts possibles.

Amendement N° 584 au texte N° 2206 - Article 26 (Non soutenu)

Cet article, qui crée un « forfait mobilités durables », modifie les limites d'exonération (impôt sur le revenu et cotisations sociales) de la prise en charge possible par l'employeur des frais engagés par les salariés (trajets domicile/lieu de travail) en relevant le seuil de 200 € applicable à 400 € lorsqu'il s'agit de véhicules électriques ou à hydrogène notamment. Toutefois, il maintient le seuil de 200 € lorsque la prise en charge de l'employeur s'applique aux frais de carburant. Le présent amendement vise à relever également la limite annuelle pour les frais de carburant de 200 € à 300 €.

Amendement N° 447 au texte N° 2206 - Article 26 (Retiré)

Le « forfait mobilités durables », également ouvert aux Fonctionnaires d'État, sera généralisé en janvier 2020 pour les personnes utilisant le vélo ou le covoiturage. Or les habitants de zone très rurale ne peuvent pas toujours se rendre au travail en vélo compte tenu des grandes distances. Ils n'ont pas non plus accès aux transports en commun pour rejoindre leur lieu de travail. Par ailleurs, les contraintes d'emploi du temps, notamment pour les enseignants, ne permettent pas de faire du co-voiturage. Il convient par conséquent de

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

Amendement N° 64 au texte N° 2206 - Article 28 (Retiré)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et de la disponibilité du parc. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés.

Amendement N° 585 au texte N° 2206 - Article 26 (Rejeté)

Le présent amendement vise à maintenir le seuil actuel de cent salariés, applicable pour la mise en œuvre du plan de mobilité. L'amendement voté qui abaisse ce seuil de cent à cinquante salariés représente une contrainte supplémentaire tant technique qu'administrative difficile à assumer pour des PME qui n'ont pas les ressources internes pour gérer ce type d'obligation.

Amendement N° 62 au texte N° 2206 - Article 27 (Rejeté)

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

Amendement N° 740 au texte N° 2206 - Article 28 (Rejeté)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions mobilité d'ici fin 2020. L'objet de cet amendement est d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions mobilité et aux limitations de circulations dans ces zones. Les interdictions de circulation de véhicules fondées sur les émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité

de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de ...

Amendement N° 127 au texte N° 2206 - Article 26 (Rejeté)

Dans sa rédaction actuelle, le 2e alinéa de l'article L 3261-9 prévoit que « sous réserve de prélèvements autorisés par le décret prévu à l'article L. 3261-10, la contre-valeur des titres périmés est versée au budget des activités sociales et culturelles des entreprises auprès desquelles les salariés se sont procuré leurs titres. » Or les titre-mobilité vont également être dispensés par des entreprises qui ne disposent pas d'un service interne dédié aux activités sociales et culturelles. L'objet du présent amendement est d'inclure à l'article L 3261-9 les dispositifs mutualisés inter-entreprises mis en place par accord paritaire pour les ...

Amendement N° 739 au texte N° 2206 - Article 28 (Retiré)

L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions mobilité d'ici fin 2020. Les interdictions de circulation de véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité. En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'exclure des TPE et PME de certains marchés. L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité programmé pour une durée de 3 ans au ...

AMENDEMENTS COSIGNÉS — NOVEMBRE 2019

TEXTE N°2416 « Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 »

Amendement N° 82 au texte N° 2416 - Article 53 (Rejeté)

Le régime de substitution initié par cette disposition prête à confusion. En effet, celle-ci laisse entendre que les droits à l'Allocation pour adultes handicapés (AAH) prendraient fin automatiquement et que le cumul avec l'AAH ne serait plus possible. Pourtant, de nombreuses garanties législatives existent afin d'éviter toutes ruptures de droits entre l'AAH et la retraite. C'est le cas notamment de l'article L. 821-1 du Code de la Sécurité Sociale, qui prévoit que

les bénéficiaires de l'AAH continuent de percevoir cette allocation jusqu'à la perception effective de leur avantage vieillesse. Cette disposition, telle qu'elle est présentée, irait donc à ...

Amendement N° 76 au texte N° 2416 - Article 52 (Rejeté)

Cet article propose une réindexation des pensions de retraite inférieures à 2000 €. Mais c'est sans oublier que si cette dernière est nécessaire aujourd'hui, c'est parce que ce même Gouvernement l'avait supprimé l'année précédente. Comme pour réparer une erreur commise, suite notamment au mouvement des Gilets Jaunes, le pouvoir d'achat des retraités est devenu l'une des priorités du Président de la République. Mais nos seniors n'oublient pas qu'en 2018, la CSG a augmenté pour les retraités de 1,7 point. Elle est passée de 6,6 à 8,3 %. L'exécutif a donc choisi de réparer leurs erreurs commises. Cependant, en insérant ce dispositif de réparation de ...

Amendement N° 94 au texte N° 2416 - Article 52 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe les Républicains vise à supprimer la sous-indexation des retraites et des prestations familiales à nouveau décidée par le Gouvernement cette année. L'année dernière déjà, celles-ci n'ont été revalorisées que de 0,3 % alors que l'inflation s'est établie autour de 1,6 %. Sous couvert de réindexer les retraites et les pensions d'invalidité situées sous le seuil de 2000 €, le Gouvernement décide en fait, de prolonger le gel des prestations. Ainsi, une fois de plus, les prestations familiales servent de variable d'ajustement budgétaire et ce seront près de 700 millions d'euros qui ne seront pas versés aux familles sur les deux années ...

Amendement N° 85 au texte N° 2416 - Article 45 (Rejeté)

Ce nouveau congé du proche aidant doit faire l'objet d'une analyse approfondie, afin de juger de l'efficacité de l'articulation entre les différents congés ainsi que les niveaux d'indemnisation. Cependant, le projet de loi propose cette remise pour le 1er Janvier 2022. Hors, si nous voulons que cela soit le plus efficace et pertinent possible, il faut que le rapport puisse être rendu avant un nouveau projet de loi de financement de la sécurité sociale, afin de réaliser des ajustements budgétaires et législateurs, si nécessaire. C'est pourquoi cet amendement propose d'avancer la date du rapport au mois de Septembre de l'année précédente. À la première phrase de ...

TEXTE N°2401 « Engagement dans la vie locale et proximité de l'action publique »

Amendement N° 869 au texte N° 2401 - Article 15 quater (Tombe)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir cet article supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. En effet, il renforçait l'information du maire sur les suites judiciaires données aux infractions constatées sur le territoire de sa commune. Le droit en vigueur prévoit une obligation d'information des maires, par le procureur de la République, sur les suites judiciaires et les décisions de justice concernant, d'une part, les « infractions causant un trouble à l'ordre public commises sur le territoire de la commune », d'autre part, les infractions qu'ils signalent au parquet en application de l'article 40 du code de procédure pénale. ...

Amendement N° 1518 au texte N° 2401 - Article 6 (Adopté)

Cet amendement du groupe LR a pour objet de distinguer la promotion touristique, de niveau intercommunal, de l'animation touristique au sein de la compétence « promotion du tourisme dont la création d'offices du tourisme » dévolue de droit aux intercommunalités. L'animation touristique devient ainsi une compétence partagée entre l'EPCI à fiscalité propre ou la métropole de Lyon et ses communes membres. Ce faisant l'animation touristique renvoie non seulement à la compétence « promotion du tourisme dont la création d'offices du tourisme » mais également au champ de la compétence tourisme partagée pour ce qui concerne les communes, au sens des dispositions de ...

Amendement N° 870 au texte N° 2401 - Article 17 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir les dispositions supprimées en commission des lois de l'Assemblée nationale qui élargissaient à un EPCI à fiscalité propre, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, la possibilité de déléguer à un département ou à une région, tout ou partie d'une compétence qui lui a été transférée. Tel est l'objet de cet amendement. Rétablir les 1^{er} et 2^o des alinéas 4 et 5 dans la rédaction suivante : « b) Il est ajouté une phrase ainsi rédigée : « Un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, lorsqu'il y est expressément autorisé par ses statuts, peut déléguer à un département ...

Amendement N° 873 au texte N° 2401 - Article 22 ter (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir cet article supprimé par la commission des lois de l'Assemblée nationale. Il associait les collectivités territoriales à l'élaboration des normes qui s'appliquent à elles et de ce fait, éviter la création d'un organe supplémentaire puisqu'il suffit d'adapter les missions du Conseil National d'Evaluation des Normes (CNEN). L'attention doit être portée sur l'avis des destinataires des normes, car ce sont les seuls véritablement capables d'en évaluer l'utilité et la pertinence. Or, en l'état

actuel, le CNEN n'a pas explicitement pour mission d'évaluer l'impact technique et financier des textes ...

Amendement N° 874 au texte N° 2401 - Article 22 quater (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR propose de rétablir cet article supprimé par la commission des lois de l'Assemblée nationale. Le CNEN est consulté obligatoirement par le Gouvernement sur l'impact technique et financier, pour les collectivités territoriales et leurs établissements publics, des projets de textes réglementaires créant ou modifiant des normes qui leur sont applicables. Cet article introduit la consultation des élus et tient compte de leur avis sur la mise en œuvre ou en pratique des mesures nouvelles. Les ministères rapporteurs, sur demande du Conseil national, motivent leur décision de refus d'intégrer les recommandations émises par le CNEN en vue ou lors ...

Amendement N° 863 au texte N° 2401 - Article 5 D (Tombe)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir l'article 5D supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. Il supprimait la catégorie des compétences « optionnelles » des communautés de communes et d'agglomération. Ces compétences continueraient d'être exercées, à titre supplémentaire, au niveau de l'intercommunalité jusqu'à ce que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre en décident autrement. L'intercommunalité est devenue beaucoup trop complexe en matière de compétences et sur le plan financier. Il faut donc simplifier les catégories de compétences et faciliter l'attribution d'une plus grande ...

Amendement N° 862 au texte N° 2401 - Article 5 A (Tombe)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir l'article 5A supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. Il autorisait le transfert « à la carte » de compétences facultatives à un EPCI à fiscalité propre par certaines de ses communes membres seulement. Conscients que le dispositif proposé est plutôt une tentative de nouvelle organisation dont le Sénat n'a pas nécessairement mesuré toutes les implications techniques, notamment en matière fiscale ou budgétaire, cet article permettait de remettre en cause l'intercommunalité telle que la loi NOTRe l'a imposée. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« I. – La sous-section 1 de la ...

Amendement N° 864 au texte N° 2401 - Article 5 (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir la rédaction issue du Sénat, qui visait à supprimer le transfert obligatoire des compétences « eau » et « assainissement » aux communautés de communes et d'agglomération. Vieux

serpent de mer, le sujet de l'eau et l'assainissement a été traité pas moins de trois fois en à peine deux ans. Dernier texte en date adopté la loi n°2018-702 du 3 août 2018 relative à la mise en oeuvre du transfert des compétences « eau » et « assainissement » aux communautés de communes aménageait les modalités du transfert prévu par la loi NOTRe pour les 1011 établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, ...

[Amendement N° 867 au texte N° 2401 - Article 11 bis A \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du groupe LR vise à supprimer cet article qui prévoit que la liste des adjoints dans les communes de plus de 500 habitants, soit composée alternativement d'un candidat de chaque sexe. Il est proposé de conserver l'article L. 2122-7-2 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction actuelle qui prévoit que c'est dans les communes de 3 500 habitants et plus, que les adjoints sont élus au scrutin de liste à la majorité absolue, sans panachage ni vote préférentiel. Sur chacune des listes, l'écart entre le nombre des candidats de chaque sexe ne peut être supérieur à un. Tel est l'objet de cet amendement. Supprimer cet article. M. ...

[Amendement N° 868 au texte N° 2401 - Article 11 octies \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir cet article supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. Il autorise qu'il puisse être procédé à l'élection du maire en dépit d'une incomplétude du conseil municipal jusqu'à 10 % de ses membres. En effet, dans les petites communes où, souvent, les candidatures aux élections municipales sont rassemblées sur une liste unique, tous les candidats sont élus et aucun nom ne figure donc sur la liste pour combler une éventuelle vacance. En l'état actuel des textes, il suffit alors qu'un seul siège devienne vacant pour que, en raison de l'impossibilité de le pourvoir par appel au suivant de liste, le conseil ...

[Amendement N° 872 au texte N° 2401 - Article 21 bis \(Rejeté\)](#)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir cet article supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. Il instaurerait, au sein des commissions départementales de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF), une parité entre les élus locaux d'une part et les représentants des différents organismes et de l'État d'autre part. En effet, si les communes et les intercommunalités exercent la compétence urbanisme, dans les faits elles ont peu de poids dans les avis rendus par les CDPENAF. Ces derniers constituent fréquemment un frein au développement en milieu rural. Instaurer une parité entre élus et organismes permettrait de combattre le ...

[Amendement N° 871 au texte N° 2401 - Article 19 quater \(Retiré\)](#)

Cet amendement du Groupe LR propose de rétablir cet article supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale qui permettait au Maire de célébrer les mariages dans tout bâtiment communal situé sur le territoire de la commune sans avoir à en demander l'autorisation du Procureur de la République, lorsque pour des raisons pratiques, des locaux communaux, autres que la Mairie, lui paraissent mieux adaptés. Cet article simplifiait l'exercice quotidien des compétences de la commune par le maire, c'est pourquoi il est proposé de le rétablir. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« L'article L. 2121-30-1 du code général des collectivités ...

Amendement N° 860 au texte N° 2401 - Article 1er (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR vise à rendre facultative la conférence des maires dans les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI FP) sauf quand son bureau comprend déjà l'ensemble des maires des communes membres. Sans remettre en question l'utilité de celle-ci, la volonté du Groupe LR est avant tout de laisser le choix aux élus locaux sur la nécessité ou non de convoquer cette conférence, c'est pour cela que nous souhaitons supprimer son caractère obligatoire. À l'alinéa 12, substituer au mot :« obligatoire »le mot :« facultative ». M. Schellenberger, M. Viala, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. ...

Amendement N° 861 au texte N° 2401 - Article 3 bis (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR vise à rétablir l'article 3bis - supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale - qui améliorerait la représentativité des conseils communautaires et à mieux associer les conseillers municipaux au fonctionnement de l'intercommunalité. En effet, il assouplissait le régime actuel de l'accord local de répartition des sièges, extrêmement contraignant et, de ce fait, inapplicable dans un grand nombre de communautés de communes et d'agglomération, ce qui est d'autant plus préjudiciable que les règles de droit commun aboutissent de leur côté à de forts écarts de représentation. Article de bon sens, nous proposons de le ...

Amendement N° 865 au texte N° 2401 - Article 7 bis D (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR propose de rétablir l'article 7bis D supprimé en commission des lois de l'Assemblée nationale. Il rétablit l'intérêt communautaire de la compétence en matière de zones d'activité économique (ZAE). Ce rétablissement redonnerait aux communes la liberté de décider des ZAE pour lesquelles l'échelon communautaire serait le plus pertinent et des zones qui pourraient rester dans le giron communal. Tel est l'objet de cet amendement. Rétablir cet article dans la rédaction suivante :« Le titre Ier du

livre II de la cinquième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :« 1° Au 2° du I de ...

Amendement N° 866 au texte N° 2401 - Article 11 bis AA (Rejeté)

Cet amendement du Groupe LR propose de supprimer cet article. En effet, il abaisse le seuil d'habitants par commune de 1 000 à 500 habitants conditionnant l'élection des conseillers municipaux au scrutin de liste paritaire. Ce nouveau seuil s'appliquerait à compter des élections municipales de 2026. Le mode de scrutin serait donc changé pour instaurer la proportionnelle et rendre la parité obligatoire. Sans remettre en cause la parité, ce changement de scrutin qui s'imposerait à tous les territoires ruraux serait inopérant, voire impossible dans certains cas. Il est bon de rappeler, que plus de 60 communes en 2014, n'ont pas eu d'élus compte tenu des dispositifs alors ...

Amendement N° 986 au texte N° 2401 - Article 2 (Non soutenu)

Cet amendement rétablit la rédaction du Sénat. Il vise, au nom de la simplification, à reformuler l'alinéa 4 de l'article L. 273-9 du code électoral relatif à l'élection des conseillers communautaires dans les communes de 1000 habitants et plus. Il assouplit ainsi les règles de fléchage au conseil communautaire en proposant que « tous les candidats présentés dans le premier quart de la liste des candidats aux sièges de conseiller communautaire doivent figurer, de la même manière et dans le même ordre, au sein du premier quart de la liste des candidats au conseil municipal. » Rétablir le 1° A de l'alinéa 2 dans la rédaction suivante :« 1° A Au 4° du I de ...

TEXTE N°2272 « Projet de loi de finances pour 2020 »

Amendement N° 2205C au texte N° 2272 - Après l'article 50 (Adopté)

Cet amendement des députés Les Républicains propose de maintenir le bénéfice du « prêt à taux zéro » (PTZ) pour l'acquisition d'un logement neuf dans les zones B2 et C à compter du 1er janvier 2020. En effet, suite au vote de la loi de finances pour 2018, le dispositif du PTZ, pour la construction de logements neufs, doit prendre fin le 31 décembre 2019 dans les zones B2 et C. Au 1er janvier 2018, la quotité de PTZ a déjà été rabaissée dans l'immobilier neuf en B2 et C. Or, le coup de rabet de 2018 s'est traduit par une chute considérable de la distribution du PTZ sur ce segment, mais sans transfert vers le PTZ ancien, en baisse aussi, ou vers le PTZ neuf en A et ...

Amendement N° 2432C 2ème rectific. au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Cet amendement vise à transférer la perception du droit de timbre acquitté par les titulaires du permis de chasser aux agences de l'eau. En effet, la validation du permis de chasser est subordonnée au paiement des redevances cynégétiques mais également des droits de timbre. La première version du projet de loi de finances pour 2020 prévoit le transfert de la perception des redevances cynégétiques aux agences de l'eau. Par conséquent, il apparaît cohérent d'affecter également le montant des droits de timbre à ces mêmes agences dans la mesure où ces deux recettes sont gérées conjointement. Par ailleurs, le droit de timbre étant actuellement une ressource affectée ...

Amendement N° 2580C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Le présent amendement vise à permettre une gestion mutualisée par une seule des six agences de l'eau de trois redevances existantes : - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour l'usage d'alimentation d'un canal - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour hydroélectricité - Redevance pour stockage d'eau en période d'étiage. Actuellement, les six agences de l'eau collectent dans leurs bassins hydrographiques respectifs les redevances mentionnées à l'article L. 213-10 du code de l'environnement à l'exception des redevances pour pollutions diffuses, protection du milieu aquatique et pollution de l'eau d'origine non domestique ...

Amendement N° 2579C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

La redevance pour pollution industrielle des agences de l'eau, définie à l'article L. 213-10-2 du code de l'environnement s'appuie sur une liste de paramètres de pollution associés à des seuils de pollution à partir desquels la redevance est applicable. Le présent amendement propose la suppression à partir de 2021 de deux paramètres de pollution spécifiques à savoir : - toxicité aiguë rejetée en mer au-delà de 5 km du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur, - matières en suspension rejetées en mer au-delà de 5 kilomètres du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur. Ces deux paramètres de pollution se sont vus appliquer des taux ...

Amendement N° 2430C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Le présent amendement vise à permettre une gestion mutualisée par une seule des six agences de l'eau de trois redevances existantes : - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour l'usage d'alimentation d'un canal - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour hydroélectricité - Redevance pour stockage d'eau en période d'étiage. Actuellement, les six agences de l'eau collectent dans leurs bassins hydrographiques respectifs les redevances mentionnées à l'article L. 213-10 du code de l'environnement à

l'exception des redevances pour pollutions diffuses, protection du milieu aquatique et pollution de l'eau d'origine non domestique ...

Amendement N° 2578C 2ème rectific. au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Cet amendement vise à transférer la perception du droit de timbre acquitté par les titulaires du permis de chasser aux agences de l'eau. En effet, la validation du permis de chasser est subordonnée au paiement des redevances cynégétiques mais également des droits de timbre. La première version du projet de loi de finances pour 2020 prévoit le transfert de la perception des redevances cynégétiques aux agences de l'eau. Par conséquent, il apparaît cohérent d'affecter également le montant des droits de timbre à ces mêmes agences dans la mesure où ces deux recettes sont gérées conjointement. Par ailleurs, le droit de timbre étant actuellement une ressource affectée ...

Amendement N° 2429C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

La redevance pour pollution industrielle des agences de l'eau, définie à l'article L. 213-10-2 du code de l'environnement s'appuie sur une liste de paramètres de pollution associés à des seuils de pollution à partir desquels la redevance est applicable. Le présent amendement propose la suppression à partir de 2021 de deux paramètres de pollution spécifiques à savoir : - toxicité aiguë rejetée en mer au-delà de 5 km du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur, - matières en suspension rejetées en mer au-delà de 5 km du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur. Ces deux paramètres de pollution se sont vus appliquer des taux préférentiels qui, ...

Amendement N° 2513C au texte N° 2272 - Avant l'article 47 (Adopté)

Le droit de partage est un droit d'enregistrement qui s'applique sur les partages de biens meubles et immeubles entre copropriétaires, cohéritiers et coassociés, à quelque titre que ce soit. Son taux est de 2,5 %. Le droit de partage renchérit considérablement le coût des divorces. Dans certaines situations, il retarde les opérations de liquidation. Le présent amendement propose de ramener progressivement de 2,5 à 1,1 % le taux du droit de partage qui s'applique aux époux et partenaires d'un pacte civil de solidarité en cas de séparation. La baisse est effectuée en deux étapes : 0,7 point en 2021 et 0,7 point en 2022. Ainsi le taux sera ramené à celui qui prévalait ...

Amendement N° 2376C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

Le présent amendement est une mesure de simplification pour les entreprises. Il vise à remplacer la déclaration annuelle que les entreprises doivent effectuer pour chacun de leurs établissements situés sur le territoire des communes appliquant la taxe locale sur la publicité extérieure, par une déclaration

uniquement en cas de modification de leur visibilité extérieure, c'est-à-dire uniquement si elles installent, remplacent ou suppriment un dispositif publicitaire. Cette mesure est aussi une mesure de simplification et de réduction des coûts pour les collectivités territoriales qui n'auront plus qu'à tenir compte des seules nouvelles déclarations correspondant à des ...

[Amendement N° 2408C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Cette taxe forfaitaire ne saurait donc inciter les entreprises du secteur HCR à proposer des contrats plus longs puisque la nature des missions ne s'y prête pas. Les entreprises du secteur HCR ont un besoin vital de recourir aux CDDU : pour ce secteur, le CDDU n'est pas un contrat subi, il n'est pas synonyme de précarité mais s'articule au contraire parfaitement bien avec les impératifs des professions concernées.

[Amendement N° 2700C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que le secteur des services à la personne, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent.

[Amendement N° 2699C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que le secteur de la réparation navale, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, la réparation navale intervient à la suite de dégâts causés par un abordage ou encore un échouage sur la structure du navire ou le matériel à bord, ou à la suite d'une usure causée par des frictions ou la corrosion. Elle intervient également lorsqu'il est nécessaire de modifier un navire.

[Amendement N° 2709C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui des activités foraines, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne

peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

Amendement N° 2410C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains cas, le CDDU est un acte de volonté du salarié, soit pour lui permettre de faire face à des contraintes personnelles, soit pour lui permettre de cumuler plusieurs activités afin d'atteindre une durée globale d'activité correspondant à un temps plein ou au moins égale à la durée minimale de travail hebdomadaire du contrat de travail à temps partiel.

Amendement N° 2698C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or l'organisation d'un événement, qu'il soit professionnel, sportif, culturel ou privé, nécessite de recruter des salariés affectés spécialement à cet événement, et qui vont donc travailler de manière ponctuelle et éphémère puisque c'est la définition même d'un événement.

Amendement N° 1152C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que le secteur du tourisme, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent ; les agences de voyages, les offices de tourisme ou encore les musées emploient des guides, des conférenciers, des interprètes et des accompagnateurs dont la mission ne dure que quelques heures ou quelques jours.

Amendement N° 1370C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

Cet amendement vise à permettre l'exonération des contrats conclus dans les conditions préservant la capacité de gains de revenus complémentaires pour des populations ayant fait le choix de ce type d'activité, par analogie avec les populations pouvant déroger à la durée minimale de 24 heures de travail des contrats de travail à temps partiel (C. trav. art. L 3123-7) : -à la demande écrite et motivée du salarié pour lui permettre de faire face à des contraintes personnelles ou pour lui permettre de cumuler plusieurs activités -à la demande écrite et motivée d'un étudiant de moins de 26 ans pour lui permettre de poursuivre ses études.

Amendement N° 2707C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui de l'information, d'enquêtes et de sondages, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée.

Amendement N° 2411C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or pour les centres de loisirs et de vacances, dans lesquels les horaires et emplois du temps des salariés sont fonction de nombreuses variables, les CDDU présentent un avantage considérable puisqu'ils permettent de s'adapter à la saisonnalité et aux événements qu'ils accueillent. Les périodes de vacances scolaires nécessitent notamment une augmentation non négligeable du nombre de salariés, et les CDDU permettent une réelle flexibilité d'embauche.

Amendement N° 2701C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que le secteur de l'exploitation forestière, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

Amendement N° 2708C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui de l'enseignement, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne

peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

[Amendement N° 2702C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que la recherche scientifique, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

[Amendement N° 2409C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or pour un étudiant, le CDDU n'est pas une contrainte ni un contrat subi ; bien au contraire, il est très arrangeant puisque le caractère temporaire du CDDU est en adéquation avec le caractère passager des études. En effet, un étudiant qui contracte un CDDU ne cherche pas un emploi stable et pérenne, mais plutôt un emploi temporaire le temps de ses études.

[Amendement N° 1369C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à reporter d'un an l'application de la taxe forfaitaire de 10 euros prévue sur les CDD d'usage (CDDU) pour permettre aux entreprises des secteurs impactés de lancer un dialogue pour un accord avec les partenaires sociaux. Sans cela, cette nouvelle taxe impactera lourdement ces secteurs et aboutira à l'inverse des résultats espérés, à décourager l'embauche : la « précarité » ne sera pas réduite. Pire, dans les secteurs dont l'activité est délocalisable, il ne fait aucun doute que des destructions d'emploi en résulteront.

[Amendement N° 2711C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui du déménagement, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur

fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

Amendement N° 2703C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que la coopération et l'assistance technique d'ingénierie et de recherche à l'étranger, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée.

Amendement N° 2645C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

Le Gouvernement souhaite créer une taxe forfaitaire de 10 € sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU) afin d'inciter financièrement les entreprises à proposer des contrats plus longs. Par cette mesure, le Gouvernement risque de pénaliser des secteurs tout entiers ainsi que les publics les plus demandeurs de ce type de contrats courts, tels que les étudiants. Cette taxe forfaitaire n'est pas la première initiative du Gouvernement pour encadrer les contrats courts puisqu'elle vient s'ajouter au dispositif de bonus - malus instauré par la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel de 2018, qui vise à moduler les cotisations chômage

Amendement N° 2705C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui de l'entreposage et du stockage de la viande, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée.

Amendement N° 2400C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 du projet de loi de finances pour 2020 prévoit l'instauration d'une taxe forfaitaire sur les contrats à durée déterminée d'usage d'un montant fixé à 10 euros. Présenté comme une mesure visant à allonger la durée des contrats et à réduire la précarité des travailleurs, le dispositif ne prend pas en compte la spécificité de certains contrats instaurés par voie conventionnelle, tel que le

CIDD (contrat d'intervention à durée déterminée) dans le secteur de l'animation commerciale et l'accueil événementiel qui prévoit des compensations.

Amendement N° 2407C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 du projet de loi de finances pour 2020 instaure une taxe forfaitaire de 10 €, due à la date de conclusion des contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU). Ces contrats sont conclus en application de l'article L. 1242-2 du code du travail, afin de pourvoir des emplois pour lesquels, dans certains secteurs d'activité, il est d'usage constant de ne pas recourir au contrat de travail à durée indéterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de ces emplois.

Amendement N° 2712C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Le présent amendement vise à exempter de cette taxe forfaitaire les CDDU contractés par des associations répondant à un appel à projet de l'État ou des collectivités territoriales, puisque par définition l'appel à projet est à durée déterminée, et ne peut donc faire l'objet d'un contrat plus long.

Amendement N° 2704C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que celui du BTP, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent. En effet, de nombreuses missions dans ce secteur ne demandent que quelques jours de travail afin d'être complétées ; elles ne peuvent donc faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Ce secteur fonctionne par périodes de travail, et ne nécessite des salariés supplémentaires que durant ces périodes.

Amendement N° 2382C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

La taxe d'aménagement est composée de deux parts : une part communale ou intercommunale, et une part départementale. Le taux de la part communale peut varier selon les secteurs de la commune. Actuellement, il n'existe pas d'informations concernant le recours des collectivités à cette modulation, alors qu'elle se révèle être un outil intéressant au regard de la protection du foncier brut exempt de constructions antérieures. Aussi, cet amendement demande la remise d'un rapport par le Gouvernement au Parlement sur l'application actuelle de la capacité de modulation de la part communale et intercommunale de la taxe d'aménagement.

Amendement N° 2383C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

Le versement pour sous-densité est un dispositif permettant aux communes et Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de plan local d'urbanisme (PLU) qui le souhaitent d'instaurer un seuil minimale de densité par secteur. Cet outil est destiné à permettre une utilisation plus économe de l'espace et à lutter contre l'étalement urbain. Peu de retours existent aujourd'hui sur l'utilisation du versement pour sous-densité, et de ses effets sur l'étalement urbain. Le présent amendement demande donc la remise d'un rapport par le Gouvernement au Parlement sur l'application actuelle du versement pour sous-densité.

Amendement N° 2377C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

L'abaissement du plafonnement de la contribution économique territoriale de 3 % à 2 % de la valeur ajoutée des entreprises aurait pour effet de réduire la charge fiscale que la Cotisation Foncière des Entreprises représente pour les entreprises contributrices. Rappelons que la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) constitue une charge déconnectée de la performance économique des entreprises, et notamment pour l'industrie : elle représente ainsi l'équivalent de la taxe d'habitation pour l'industrie manufacturière, qui contribue à 25 % de son produit alors que l'industrie ne représente que 12 % du produit intérieur brut.

Amendement N° 2381C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

S'appuyant sur le flou de la notion d'immobilisation industrielle, l'administration fiscale a multiplié ces dernières années les requalifications en immobilisations industrielles d'entrepôts ou de bâtiments de stockage de produits agricoles ou manufacturés, mais aussi des entreprises artisanales d'imprimerie ou des menuiseries, et ce quelle que soit leur taille. Il en résulte des hausses de taxe foncière pouvant dépasser les 200 %. Cette situation impose une clarification législative permettant d'encadrer l'action des corps de contrôle et de définir avec précision, et de façon certaine, le régime fiscal de l'article 1499 du CGI.

Amendement N° 2380C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

La réforme de la taxe professionnelle a conduit à la création de la contribution économique territoriale (CET) dont une composante, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), est assise sur la valeur ajoutée. Le calcul de la valeur ajoutée, tel que défini à l'article 1586sexies, n'intègre pas de déduction des dotations aux amortissements aux biens corporels : il n'est pas logique de taxer une assiette ne correspondant pas à la réalité économique, en l'occurrence, prendre des matériels sur l'ensemble de leur valeur initiale alors

qu'ils perdent chaque année une part conséquente de leur valeur, voire la totalité.

[Amendement N° 1435C au texte N° 2272 - Après l'article 50 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à maintenir le bénéfice du « prêt à taux zéro » (PTZ) pour l'acquisition d'un logement neuf dans les zones B2 et C à compter du 1er janvier 2020. Au 1er janvier 2018, la quotité de PTZ a été rabaissée dans l'immobilier neuf en B2 et C ; étant précisé qu'à partir de 2020, le PTZ neuf disparaîtrait sur ces territoires. Cette mesure était et reste justifiée par la volonté de lutter contre « l'artificialisation des sols » en favorisant les zones déjà urbanisées, notamment au travers du PTZ ancien avec travaux sur les territoires supposés « non tendus » et du dispositif « Denormandie » dans les villes moyennes.

[Amendement N° 2849C rectifié au texte N° 2272 - Après l'article 58 \(Retiré\)](#)

Le présent amendement vise à créer les conditions nécessaires à l'élaboration d'un cadre fiscal favorable à la Constitution d'une filière industrielle française de la production d'énergie renouvelable via le système de transfert d'énergie par pompage. Dans de nombreux territoires français, notamment ultramarins, les réseaux électriques ont besoin de solutions de stockage d'électricité pour faire face à l'intermittence des énergies renouvelables.

[Amendement N° 2203C au texte N° 2272 - Article 57 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement des députés Les Républicains propose de supprimer cet article 57 qui doit permettre à l'administration fiscale d'organiser la surveillance des comptes des contribuables sur les réseaux sociaux, pour détecter la fraude fiscale. Depuis 2014, l'administration fiscale peut passer au crible plus d'une vingtaine de bases de données de l'État (fichier des comptes bancaires, fichier de taxe d'habitation...) pour détecter automatiquement les fraudeurs mais il est actuellement illégal d'utiliser les informations issues des réseaux sociaux.

[Amendement N° 2204C au texte N° 2272 - Article 67 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement des députés Les Républicains propose de supprimer cet article 67 qui instaure une sous-indexation des aides au logement, de l'Allocation adultes handicapés, et de la prime d'activité, et qui supprime l'indexation de la réduction de loyer de solidarité. Les APL, l'AAH et la prime d'activité ne seraient revalorisées que de 0,3 % en 2020 quand l'inflation devrait s'établir autour de 1 %. Ces prestations augmenteraient donc trois fois moins vite que le coût de la vie, entraînant pour leurs bénéficiaires une perte de pouvoir d'achat mécanique.

[Amendement N° 1425C au texte N° 2272 - Après l'article 72 \(Rejeté\)](#)

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM), créé par la loi du 2 février 1995 avec pour vocation initiale de financer les indemnités versées aux propriétaires de biens expropriés en raison des risques naturels menaçant la vie des occupants, n'a cessé de voir son champ d'action élargi face aux risques accrus de catastrophes naturelles. C'est aujourd'hui la principale source de financement de la politique nationale de prévention des risques naturels. Le fonds Barnier est entièrement alimenté par un prélèvement sur les primes des bénéficiaires d'un contrat d'assurance habitation ou véhicule au titre de la garantie catastrophe naturelle.

[Amendement N° 1433C au texte N° 2272 - Article 64 \(Non soutenu\)](#)

D'après les termes de l'exposé de motifs de l'article 64, il s'agirait de « clarifier l'intention initiale du législateur afin de préciser les ressources de compensation allouées au financement des revalorisations exceptionnelles du revenu de solidarité active (RSA) ». En 2013, de nouvelles ressources avaient effectivement été allouées aux Départements en LFI pour 2014 : le transfert des frais de gestion perçus par l'État au titre du foncier bâti ; la possibilité de relever le taux plafond des DMTO, et l'alimentation du fonds de solidarité en faveur des départements (FSD) par un prélèvement forfaitaire sur les DMTO.

[Amendement N° 25C au texte N° 2272 - Après l'article 61 \(Retiré\)](#)

Cette contribution additionnelle est destinée à financer la recherche, ainsi que des mesures d'accompagnement matérielles et financières de nature à réduire ou supprimer l'utilisation des produits phytosanitaires par les exploitants agricoles. Débattue lors des débats parlementaires sur la loi EGALIM, la fin de l'utilisation du Glyphosate annoncée par le Gouvernement pour 2021 ne prévoit aucune mesure financière pour accompagner les professionnels des différentes filières agricoles.

[Amendement N° 2646C au texte N° 2272 - Article 62 \(Rejeté\)](#)

La fiscalité qui pèse aujourd'hui sur les éditeurs et les distributeurs audiovisuels repose sur des schémas datés qui ne permettent pas de soumettre les sociétés numériques qui proposent de la VOD par abonnement à une juste contribution fiscale. Alors que les acteurs comme Netflix sont soumis jusque-là à une taxe de 2 %, les éditeurs et distributeurs français sont quant à eux imposés à des taux pouvant atteindre 7,25 % (taux marginal de TST-D).

[Amendement N° 2650C au texte N° 2272 - Après l'article 72 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à accélérer la trajectoire d'augmentation de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB), avec une hausse de l'objectif dans l'essence de 0,6% en 2021. Cette croissance se réalise par une

hausse de 0,6% de la part de l'éthanol de résidus, issus des productions de sucre et d'amidon. L'essentiel de la hausse de l'objectif d'incorporation correspond au rythme de croissance de la demande de Superéthanol-E85, grâce notamment au succès des boîtiers de conversion E85 homologués par l'État. I. -...

[Amendement N° 2412C au texte N° 2272 - Après l'article 50 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement est un amendement d'appel pour proposer au Gouvernement d'engager résolument, sur plusieurs années, une suppression d'une partie des impôts de production (C3S, CVAE, CFE, taxe sur les salaires, etc.) qui pèsent de façon nocive sur nos entreprises et leur compétitivité. Une étude du cabinet KPMG rendue publique le 10 octobre 2019 démontre que les résultats des entreprises françaises dans divers secteurs seraient deux à trois fois supérieurs si les impôts de production étaient en France au niveau de l'Allemagne, de l'Italie ou des Pays-Bas.

[Amendement N° 2379C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Retiré avant séance\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir une équité fiscale et territoriale entre tous les acteurs du commerce par une incitation écologique et comportementale. Il s'agit de permettre aux collectivités locales de diminuer leurs impôts locaux concernant les immeubles afférents aux commerces physiques. Par exemple, les communes qui se verront attribuer les ressources émanant de la « taxe éco-responsabilisation » pourront diminuer le taux de taxe foncière, le taux de cotisation foncière des entreprises. Ainsi, ces dispositions participeront au soutien du commerce physique. La pression fiscale qui pèse sur l'ensemble du commerce physique

[Amendement N° 2374C au texte N° 2272 - Avant l'article 47 \(Rejeté\)](#)

L'article 746 du CGI implique que « les partages de biens meubles et immeubles entre copropriétaires, cohéritiers et coassociés, à quelque titre que ce soit, pourvu qu'il en soit justifié, sont assujettis à un droit d'enregistrement ou à une taxe de publicité foncière de 2,50 %. » Le droit de partage renchérit considérablement le coût des divorces, et dans certaines situations, il retarde les opérations de liquidation. Il est contraignant et onéreux, et l'augmentation de son taux décidé dans la loi de finances rectificative de 2011 n'a plus lieu d'être puisqu'il s'agissait d'une augmentation à vocation provisoire.

[Amendement N° 26C au texte N° 2272 - Article 50 \(Non soutenu\)](#)

Le mécénat n'est pas une niche fiscale, mais une mesure de soutien au tissu social local. Les associations pallient souvent l'absence de l'État, la suppression de l'impôt sur la fortune a fait reculer les dons de 20 % à 50 %. Cette mesure réduirait une nouvelle fois les dons envers les associations. Cet amendement

visé à supprimer la disposition faisant passer la réduction fiscale du mécénat de 60 % à 40 %.

Amendement N° 2202C au texte N° 2272 - Article 50 (Rejeté)

Cet amendement des députés Les Républicains vise à supprimer l'article 50 du projet de loi de finances qui apporte des modifications inopportunes et mal conçues au régime fiscal issu de la « Loi Aillagon » du 1er août 2003. Loin d'être une mesure de « rationalisation » du régime fiscal du mécénat des entreprises, il s'agit en réalité d'une mesure de complexification et de démotivation.

Amendement N° 169C au texte N° 2272 - Après l'article 49 (Rejeté)

L'engagement de la réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires ne doit pas pénaliser les agriculteurs qui sont déjà accablés, la substitution des produits phytosanitaires ne peut se faire qu'avec des alternatives crédibles. Les produits de biocontrôle représentent une réelle alternative aux produits phytosanitaires, mais pour permettre une utilisation optimale de ces produits par les agriculteurs il faut que les moyens mis sur la recherche et le développement de ces produits soient plus importants. Cet amendement vise à augmenter le crédit d'impôt pour les dépenses de recherche dédiées au développement de produits de biocontrôle

Amendement N° 27C au texte N° 2272 - Article 50 (Rejeté)

Amendement de repli. Les associations contribuent à l'inclusion des personnes et des enfants en situation de handicap, mais aussi dans la lutte contre l'exclusion sociale, les associations sont souvent là où l'État est absent, mais pour pouvoir correctement fonctionner elles ne peuvent le faire qu'à travers le bénévolat de ses acteurs, mais aussi la générosité de ses donateurs. Cet amendement vise à élargir la dérogation de la réduction d'impôt au taux de 60 %, pour les organismes sans but lucratif qui procèdent à l'accompagnement des personnes et des enfants en situation de handicap ou qui luttent contre l'exclusion sociale

Amendement N° 465C au texte N° 2272 - Article 77 (Non soutenu)

Cet amendement vise à ce que les évaluations financières qui seront réalisées par l'administration grâce à l'application ALICE et qui conditionneront la mise en œuvre opérationnelle de la réforme de l'automatisation de la gestion du FCTVA soient partagées avec la représentation nationale. L'article 258 de la loi de finances initiale pour 2019 avait décalé la mise en œuvre de la gestion automatisée du FCTVA de 2019 à 2020 afin (selon les termes du rapport d'évaluation préalables des articles du PLF 2019) : « de garantir la fiabilisation

des différentes applications (informatiques) et les échanges de données entre elles ».

Amendement N° 770C au texte N° 2272 - Article 79 (Adopté)

Aujourd'hui nos aînés subissent de plein fouet à la fois la hausse de la CSG sur leurs pensions mais aussi une désindexation des pensions sur l'inflation. Il est urgent de supprimer cet article qui porte un coup d'assommoir supplémentaire aux retraités de plus de 70 ans qui voient désormais l'exonération des cotisations sociales pour l'emploi d'une personne à domicile supprimée. Pour autant, l'aide à domicile est, bien souvent, un pilier indispensable pour le quotidien de nos aînés.

Amendement N° 1701C au texte N° 2272 - Après l'article 78 (Rejeté)

L'aide médicale d'État assure la couverture des soins des personnes étrangères en situation irrégulière, résidant en France de manière ininterrompue depuis plus de trois mois et dont les ressources sont inférieures au plafond de ressources de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-c), soit 746 euros par mois pour une personne seule résidant en France métropolitaine en 2019. Cette aide est indispensable ; elle vise à assurer une couverture maladie aux personnes démunies en situation irrégulière, en poursuivant une triple logique humanitaire

Amendement N° 1702C au texte N° 2272 - Après l'article 78 (Rejeté)

Cet amendement vise à ce que le Gouvernement remette un rapport au Parlement, avant le 1er septembre 2020, sur l'évolution du coût total de la prise en charge des dépenses de santé des personnes en situation irrégulière au titre de l'AME de droit commun et du dispositif soins urgents, du dispositif existant à Mayotte, de la PUMa pour les demandeurs d'asile et des créances irrecouvrées dans les hôpitaux. En effet, la prise en charge totale des dépenses de santé des étrangers en situation irrégulière est plus large que les seuls soins d'AME de droit commun.

Amendement N° 1700C au texte N° 2272 - Après l'article 78 (Rejeté)

Cet amendement vise à accroître la transparence de l'information du Parlement concernant le coût des dépenses de santé pour les étrangers en situation irrégulière à Mayotte. En effet, l'aide médicale de l'État n'étant pas applicable à Mayotte, les étrangers en situations irrégulière ne bénéficient pas de l'AME dans ce département français. Il est donc très complexe de faire une estimation du coût des dépenses de santé des personnes en situation irrégulières, qui peuvent se faire soigner dans le Centre hospitalier de Mayotte (environ 40 % des entrées selon le CHM) ou en ville.

Amendement N° 765C au texte N° 2272 - Article 77 (Non soutenu)

Le Fonds de Compensation de la Taxe sur la Valeur Ajoutée est destiné à assurer une compensation de la charge de la TVA que supportent les collectivités et leurs groupements sur leurs dépenses d'investissement. Le Gouvernement a décidé d'automatiser la gestion de ce fond, en reportant d'une année supplémentaire la mise en œuvre de cette automatisation. Aussi, l'article 77 décale l'application de cette automatisation au 1er janvier 2021 ce qui va de facto impacter les communes et les collectivités. Aussi, il convient de supprimer cet article et de supprimer de fait le décalage de cette réforme pour qu'elle soit d'application immédiate.

Amendement N° 467C au texte N° 2272 - Article 78 (Rejeté)

Le projet de loi de finances pour 2020 propose de maintenir le pacte de stabilité de la Dotation globale de fonctionnement (DGF) des communes nouvelles pour toutes celles qui seront créées après le prochain renouvellement général des conseils municipaux de 2020. Ce pacte a démontré, depuis sa création en 2014, son rôle de catalyseur de projets de communes nouvelles, sans qu'il ne soit jamais la raison principale des regroupements de communes.

Amendement N° 468C au texte N° 2272 - Après l'article 78 (Rejeté)

La loi dispose aujourd'hui que sont éligibles au reversement 60 % des premiers ensembles intercommunaux classés en fonction de l'indice synthétique de reversement du fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC). Cependant ce classement intègre un « biais » depuis 2014 car les ensembles intercommunaux (EI) doivent nécessairement avoir un effort fiscal agrégé (EFA) supérieur à un certain seuil afin de pouvoir être bénéficiaires (0,8 en 2014, 0,9 en 2015 et 1 à compter de 2016).

Amendement N° 469C au texte N° 2272 - Après l'article 78 (Rejeté)

Amendement de repli. Cet amendement vise à éviter qu'en 2020 près de 82 ensembles intercommunaux (regroupant plus de 2 000 communes) perdent le bénéfice de garanties progressives qui, en l'état actuel de la rédaction de l'article L. 2336-6 du code général des collectivités territoriales, ne s'appliqueront plus. Lors de la création du FPIC dans le cadre de la loi de finances pour 2012, une garantie de sortie a été créée afin de limiter la perte d'éligibilité au titre du reversement des ensembles intercommunaux ainsi que des communes isolées.

Amendement N° CF51C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Retiré)

L'amendement vise à obliger les plateformes d'intermédiation locative à verser, au plus tard le 31 décembre de l'année n, la taxe de séjour collectée l'année n. Il laisse également à la collectivité locale compétente la possibilité de décider, par délibération, d'un versement trimestriel ou semestriel. Actuellement le versement de la collecte de la taxe de séjour par les plateformes peut se faire en année N+1, ce qui constitue un avantage injustifié. Passer au 31 décembre l'année N permettrait, par ailleurs, une meilleure gestion et lisibilité pour les collectivités locales compétentes pour qui les budgets s'arrêtent au 31 décembre.

[Amendement N° CF457C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Rejeté\)](#)

La Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) constitue un prélèvement obligatoire déconnecté de la performance économique des entreprises, et notamment pour l'industrie : elle représente ainsi l'équivalent de la taxe d'habitation pour l'industrie manufacturière, qui contribue à 25 % de son produit alors que l'industrie ne pèse que 12 % du produit intérieur brut. La CFE est en effet assise sur la valeur locative des biens immobiliers passibles d'une taxe foncière, et utilisés par l'entreprise pour les besoins de son activité professionnelle.

[Amendement N° CF460C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Rejeté\)](#)

S'appuyant sur le flou de la notion d'immobilisation industrielle, l'administration fiscale a multiplié ces dernières années les requalifications en immobilisations industrielles d'entrepôts ou de bâtiments de stockage de produits agricoles ou manufacturés, mais aussi des entreprises artisanales d'imprimerie ou des menuiseries, et ce quelle que soit leur taille. Il en résulte des hausses de taxe foncière pouvant dépasser les 200 %. Cette situation impose une clarification législative permettant d'encadrer l'action des corps de contrôle et de définir avec précision, et de façon certaine, le régime fiscal de l'article 1499 du CGI.

[Amendement N° CF67C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Tombe\)](#)

Cet amendement a pour objectif de modifier le tableau du troisième alinéa de l'article L. 2333-30 et du I de l'article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales.

[Amendement N° CF59C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Tombe\)](#)

Le présent amendement vise à appliquer pour les refuges de montagne et pour les gîtes d'étape et de séjour, ainsi que pour les hébergements collectifs à destination de la jeunesse ou à vocation sociale, le tarif de taxe de séjour applicable aux hôtels de tourisme 1 étoile.

Amendement N° CF65C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Non soutenu)

L'amendement vise à obliger les plateformes d'intermédiation locative à verser, au plus tard le 31 décembre de l'année n, la taxe de séjour collectée l'année n. Il laisse également à la collectivité locale compétente la possibilité de décider, par délibération, d'un versement trimestriel ou semestriel. Actuellement le versement de la collecte de la taxe de séjour par les plateformes peut se faire en année N+1, ce qui constitue un avantage injustifié. Passer au 31 décembre l'année N permettrait, par ailleurs, une meilleure gestion et lisibilité pour les collectivités locales compétentes pour qui les budgets s'arrêtent au 31 décembre.

Amendement N° CF455C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

L'abaissement du plafonnement de la contribution économique territoriale de 3 % à 2 % de la valeur ajoutée des entreprises aurait pour effet de réduire la charge fiscale que la Cotisation Foncière des Entreprises représente pour les entreprises contributrices. Rappelons que la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) constitue une charge déconnectée de la performance économique des entreprises, et notamment pour l'industrie : elle représente ainsi l'équivalent de la taxe d'habitation pour l'industrie manufacturière, qui contribue à 25 % de son produit alors que l'industrie ne représente que 12 % du produit intérieur brut.

Amendement N° CF565C au texte N° 2272 - Avant l'article 47 (Retiré)

L'article 746 du CGI implique que « les partages de biens meubles et immeubles entre copropriétaires, cohéritiers et coassociés, à quelque titre que ce soit, pourvu qu'il en soit justifié, sont assujettis à un droit d'enregistrement ou à une taxe de publicité foncière de 2,50 %. » Le droit de partage renchérit considérablement le coût des divorces, et dans certaines situations, il retarde les opérations de liquidation. Il est contraignant et onéreux, et l'augmentation de son taux décidé dans la loi de finances rectificative de 2011 n'a plus lieu d'être puisqu'il s'agissait d'une augmentation à vocation provisoire.

Amendement N° CF745C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Retiré)

En vertu de ces articles et d'une lecture littérale des BOFIP IF-TFB 20-10 et IF-TH 201-10, si la traditionnelle piscine est soumise à l'impôt, un bassin de baignade naturelle n'est en théorie pas imposable au titre de la taxe d'habitation (TH) et de la taxe foncière sur le bâti (TFB). Il apparaît toutefois, que dans la pratique, la question est étudiée au cas par cas par les services de la DGFIP. C'est pourquoi il est souvent recommandé aux propriétaires qui créent des bassins naturels de baignade de mettre en avant le côté naturel et écologique de la piscine naturelle.

Amendement N° CF456C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

La réforme de la taxe professionnelle a conduit à la création de la contribution économique territoriale (CET) dont une composante, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), est assise sur la valeur ajoutée. Le calcul de la valeur ajoutée, tel que défini à l'article 1586sexies, n'intègre pas de déduction des dotations aux amortissements aux biens corporels : il n'est pas logique de taxer une assiette ne correspondant pas à la réalité économique, en l'occurrence, prendre des matériels sur l'ensemble de leur valeur initiale alors qu'ils perdent chaque année une part conséquente de leur valeur, voire la totalité.

Amendement N° CF575C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

Le présent amendement est une mesure de simplification pour les entreprises. Il vise à supprimer la déclaration annuelle que les entreprises doivent effectuer pour chacun de leurs établissements situés sur le territoire des communes appliquant la taxe locale sur la publicité extérieure, par une déclaration uniquement en cas de modification de leur visibilité extérieure, c'est-à-dire uniquement si elles installent, remplacent ou suppriment un dispositif publicitaire.

Amendement N° CF454C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

La valeur locative cadastrale des établissements industriels permettant de calculer le montant dû de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) bénéficie actuellement d'un abattement de 30 %. Il est proposé de porter cet abattement à 50 % pour une réforme d'égalité, car les établissements industriels assument 35.4 % du poids de la cotisation foncière des entreprises, alors qu'ils ne représentent que 1,8 % des d'établissements assujettis à la CFE.

Amendement N° CF30C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

Il s'agit, au travers de cet amendement, de préciser une date limite de notification par l'État du montant du fonds pour chaque département afin de laisser à la collectivité un délai suffisant pour délibérer sur la répartition compte tenu de l'obligation de répartition avant le 30 septembre 2018, fixée par les préfets. Par ailleurs, l'amendement propose, afin de faire face à des situations exceptionnelles, qu'une partie des crédits puissent être répartie au bénéfice de communes défavorisées ayant connu des catastrophes naturelles, ainsi que la réalisation d'ouvrage de protection contre les risque naturels ou la protection de l'environnement.

Amendement N° CF570C au texte N° 2272 - Après l'article 50 (Non soutenu)

Dans trois mois, les habitants des zones rurales et péri-urbaines ne pourront plus bénéficier d'un prêt à taux zéro (PTZ) pour la construction ou l'acquisition d'un logement neuf. Contrairement aux habitants des zones urbaines, qui eux continueront à bénéficier du dispositif jusqu'à fin 2021. C'est ce qui a été acté dans la loi de finances 2019. L'accession à la propriété constitue un maillon essentiel du parcours résidentiel et un souhait profond des Français. Le PTZ, par le différé de remboursement qu'il permet, constitue en réalité l'apport indispensable aux jeunes aspirants à la propriété.

Amendement N° CF459C au texte N° 2272 - Article 51 (Rejeté)

L'article 51 du projet de loi de finances pour 2020 prévoit l'instauration d'une taxe forfaitaire sur les contrats à durée déterminée d'usage d'un montant fixé à 10 euros. Présenté comme une mesure visant à allonger la durée des contrats et à réduire la précarité des travailleurs, le dispositif ne prend pas en compte la spécificité de certains contrats instaurés par voie conventionnelle, tel que le CIDD (contrat d'intervention à durée déterminée) dans le secteur de l'animation commerciale et l'accueil événementiel qui prévoit des compensations.

Amendement N° CF29C au texte N° 2272 - Après l'article 50 (Non soutenu)

Cet amendement vise à maintenir le bénéfice du « prêt à taux zéro » (PTZ) pour l'acquisition d'un logement neuf dans les zones B2 et C à compter du 1er janvier 2020. Au 1er janvier 2018, la quotité de PTZ a été rabaissée dans l'immobilier neuf en B2 et C ; étant précisé qu'à partir de 2020, le PTZ neuf disparaîtrait sur ces territoires. Cette mesure était et reste justifiée par la volonté de lutter contre « l'artificialisation des sols » en favorisant les zones déjà urbanisées, notamment au travers du PTZ ancien avec travaux sur les territoires supposés « non tendus » et du dispositif « Denormandie » dans les villes moyennes.

Amendement N° CF478C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

Le versement pour sous-densité est un dispositif permettant aux communes et Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de plan local d'urbanisme (PLU) qui le souhaitent d'instaurer un seuil minimale de densité par secteur. Cet outil est destiné à permettre une utilisation plus économe de l'espace et à lutter contre l'étalement urbain. Peu de retours existent aujourd'hui sur l'utilisation du versement pour sous-densité, et de ses effets sur l'étalement urbain. Le présent amendement demande donc la remise d'un rapport par le Gouvernement au Parlement sur l'application actuelle du versement pour sous-densité.

Amendement N° CF477C au texte N° 2272 - Après l'article 48 (Rejeté)

La taxe d'aménagement est composée de deux parts : une part communale ou intercommunale, et une part départementale. Le taux de la part communale peut varier selon les secteurs de la commune. Actuellement, il n'existe pas d'informations concernant le recours des collectivités à cette modulation, alors qu'elle se révèle être un outil intéressant au regard de la protection du foncier brut exempt de constructions antérieures. Aussi, cet amendement demande la remise d'un rapport par le Gouvernement au Parlement sur l'application actuelle de la capacité de modulation de la part communale et intercommunale de la taxe d'aménagement.

[Amendement N° CF341C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

Les entreprises du secteur des hôtels, cafés, restaurants sont tenues en raison de la nature fluctuante et aléatoire de leur activité de recourir aux CDDU. Ces CDDU d'extra se distinguent des contrats conclus pour faire face à un surcroît d'activité ou à une activité saisonnière. Ils se caractérisent notamment par l'absence de délais de carence entre deux CDDU. Le Code du travail et la Convention Collective Nationale des hôtels, cafés, restaurants organisent en conséquence le recours à ces CDDU.

[Amendement N° CF1064C au texte N° 2272 - Article 51 \(Rejeté\)](#)

L'article 51 crée une taxe forfaitaire de 10 euros sur les contrats à durée déterminée dits d'usage (CDDU), afin d'inciter les entreprises à proposer des contrats plus longs. Or dans certains secteurs d'activités, tels que le secteur du tourisme, ce type de contrats est indispensable à l'exercice des professions qui l'utilisent; les agences de voyages, les offices de tourisme ou encore les musées emploient des guides, des conférenciers, des interprètes et des accompagnateurs dont la mission ne dure que quelques heures ou quelques jours.

[Amendement N° CF531C au texte N° 2272 - Article 50 \(Non soutenu\)](#)

L'article 50 prévoit une baisse du taux de réduction d'impôt pour certains versements effectués par les entreprises assujetties à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés au delà d'un certain seuil. Il présente un danger considérable pour le financement de nombreux bénéficiaires de causes d'intérêt général. Les associations et les fondations subissent déjà depuis deux ans les conséquences collatérales de réformes successives, notamment la transformation de l'ISF en IFI, les ayant gravement déstabilisées et ayant entraîné une baisse de ressources de 4.2 % des dons des particuliers, selon le Baromètre de France générosités en 2018.

[Amendement N° CF722C au texte N° 2272 - Après l'article 59 \(Adopté\)](#)

La redevance pour pollution industrielle des agences de l'eau, définie à l'article L. 213-10-2 du code de l'environnement s'appuie sur une liste de paramètres de pollution associés à des seuils de pollution à partir desquels la redevance est applicable. Le présent amendement propose la suppression à partir de 2021 de deux paramètres de pollution spécifiques à savoir : - toxicité aiguë rejetée en mer au-delà de 5 km du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur, - matières en suspension rejetées en mer au-delà de 5 km du littoral et à plus de 250 mètres de profondeur.

Amendement N° CF723C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Cet amendement vise à transférer la perception du droit de timbre acquitté par les titulaires du permis de chasser aux agences de l'eau. En effet, la validation du permis de chasser est subordonnée au paiement des redevances cynégétiques mais également des droits de timbre. La première version du projet de loi de finances pour 2020 prévoit le transfert de la perception des redevances cynégétiques aux agences de l'eau. Par conséquent, il apparaît cohérent d'affecter également le montant des droits de timbre à ces mêmes agences dans la mesure où ces deux recettes sont gérées conjointement.

Amendement N° CF32C au texte N° 2272 - Après l'article 63 (Rejeté)

Les établissements de santé privés d'intérêt général sont aujourd'hui exclus du dispositif d'abattement appliqué à la taxe sur les salaires, contrairement aux associations, fondations et unions mutualistes dans le champ de la santé, de la perte d'autonomie et du handicap. Cet amendement vise à mettre fin à cette distorsion fiscale, mais permettrait également aux ESPIC d'attirer des professionnels de santé en leur proposant des rémunérations plus attractives (le bénéfice de cet abattement étant répercuté sur la rémunération desdits personnels soignants).

Amendement N° CF720C au texte N° 2272 - Après l'article 59 (Adopté)

Le présent amendement vise à permettre une gestion mutualisée par une seule des six agences de l'eau de trois redevances existantes : - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour l'usage d'alimentation d'un canal - Redevance pour prélèvement sur la ressource en eau pour hydroélectricité - Redevance pour stockage d'eau en période d'étiage

Amendement N° 1431C au texte N° 2272 - Article 79 (Non soutenu)

Le présent amendement propose de supprimer l'article 79 afin de maintenir l'exonération totale de l'aide à domicile pour les personnes âgées de plus de 70 ans. En effet, cet article envisage de supprimer l'exonération totale des cotisations sociales dont bénéficient actuellement les personnes de plus de 70

ans qui ont recours à l'aide à domicile. Une telle mesure s'ajoute à une série de mesures qui fragilisent encore davantage le pouvoir d'achat des retraités, telles que la hausse de la contribution sociale généralisée ou la désindexation du montant des pensions de retraites par rapport à l'inflation.

[Amendement N° 1411C au texte N° 2272 - Après l'article 78 \(Rejeté\)](#)

La stratégie nationale de santé 2017-2022 et le plan prévention présenté le 26 mars 2018 marquent un tournant en consacrant la prévention comme pierre angulaire de notre système de santé. L'un des éléments importants de ce plan est dans son approche transversale des actions de prévention pour leur financement. Mais, porter l'ambition du virage préventif suppose de clarifier et de mettre en cohérence les différents financements et types de financements de la politique de prévention.

[Amendement N° 1697C au texte N° 2272 - Article 38 \(Rejeté\)](#)

L'aide médicale d'État assure la couverture des soins des personnes étrangères en situation irrégulière, résidant en France de manière ininterrompue depuis plus de trois mois et dont les ressources sont inférieures au plafond de ressources de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-c), soit 746 euros par mois pour une personne seule résidant en France métropolitaine en 2019. Cette aide est indispensable ; elle vise à assurer une couverture maladie aux personnes démunies en situation irrégulière, en poursuivant une triple logique humanitaire (donner un accès aux soins aux personnes fragiles), de santé publique (éviter la propagation de maladies) .

[Amendement N° CF327C au texte N° 2272 - Après l'article 48 \(Retiré avant séance\)](#)

Le présent amendement vise à rétablir une équité fiscale et territoriale entre tous les acteurs du commerce par une incitation écologique et comportementale. Il s'agit de permettre aux collectivités locales de diminuer leurs impôts locaux concernant les immeubles afférents aux commerces physiques. Par exemple, les communes qui se verront attribuer les ressources émanant de la « taxe éco-responsabilisation » pourront diminuer le taux de taxe foncière, le taux de cotisation foncière des entreprises.

AMENDEMENTS COSIGNÉS — DÉCEMBRE 2019

TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »

Amendement N° 1422 au texte N° 2454 - Article 10 (Retiré)

1 million de bouteilles en plastique sont vendues chaque minute à travers le monde. Ces bouteilles d'eau pourraient être remplacées par des contenants réutilisables et par un accès généralisé à une eau potable de qualité dans tous les lieux publics. Cet amendement vise donc à interdire la distribution de bouteilles plastiques dans les événements organisés sur l'espace public.

Amendement N° 1411 rectifié au texte N° 2454 - Après l'article 8 bis B (Retiré)

Cet amendement vise à faire en sorte que l'État s'engage à effectuer un travail sur la définition de gammes standard d'emballage en verre, en concertation avec les parties prenantes, afin de faciliter la réutilisation, le réemploi ainsi que le recyclage. Un retour à la consigne sur le verre pourrait ainsi être grandement facilité. L'État impulse, en concertation avec les parties prenantes, un travail sur la définition de gammes standard d'emballages en verre pour les secteurs de l'alimentation et de la restauration, des produits frais et des boissons. Ces standards sont définis au plus tard le 1er janvier 2021.

Amendement N° 1993 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Tombe)

Le Sénat avait introduit, en réponse au projet du Gouvernement de mettre en place une consigne pour recyclage des bouteilles plastiques, un dispositif recentré uniquement sur la consigne pour réutilisation ou réemploi. Jusqu'à cette intervention, une confusion avait été entretenue, particulièrement nuisible au débat, entre ces différents dispositifs de consigne. En effet, la consigne pour recyclage, imaginée par les metteurs en marché de produits en bouteille plastique et présentée par le Gouvernement comme la seule solution permettant de réduire significativement le rejet de déchets plastiques dans l'environnement, diffère grandement du système auparavant appliqué

Amendement N° 398 au texte N° 2454 - Article 8 (Rejeté)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Or, plusieurs produits restent exclus du principe de la responsabilité élargie du producteur divers produits publicitaires et de marketing qui sont

bien souvent distribués par milliers par les fabricants, qui n'assurent pas correctement la gestion des déchets que génèrent ces modes de distribution.

Sous-Amendement N° 2628 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

Ce sous-amendement tend à remédier au caractère quasi-inéluctable du dispositif de consigne pour recyclage, que la rédaction de cet amendement semble vouloir consacrer. En effet, s'il l'adoptait tel quel, le législateur confierait à une agence le pouvoir de contraindre un gouvernement futur à mettre en place un dispositif de consigne pour recyclage, sur la base d'une évaluation dont elle aura choisi seule les modalités. Il convient de laisser cette responsabilité à ce futur gouvernement de prendre - et d'assumer - ses décisions, sans préemption.

Amendement N° 395 au texte N° 2454 - Article 8 (Rejeté)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Or, plusieurs produits restent exclus du principe de la responsabilité élargie du producteur comme les disques, CD et autres supports numériques, mais également les tirages photographiques et produits photographiques dérivés. L'objet de cet amendement est donc d'engager davantage la responsabilité « écologique » des producteurs de ces supports et produits.

Sous-Amendement N° 2629 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

Dès lors que la méthodologie d'évaluation des performances serait établie sans l'accord de l'ensemble des parties prenantes, il est probable que les acteurs ne prendront pas la responsabilité de mettre en oeuvre une stratégie globale d'amélioration de la performance de la collecte, au vu du risque quasi-inéluctable de mise en place d'un dispositif de consigne pour recyclage dès 2023. En effet, la rédaction actuelle de l'amendement tendrait à prendre comme base de décision pour la mise en place d'un dispositif de consigne les performances réalisées en 2022, soit moins de 2 ans après l'adoption de la loi.

Amendement N° 416 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Tombe)

Cet amendement vise à reprendre une idée travaillée au Sénat, à savoir la mise en place de dispositifs de consigne pour réemploi ou réutilisation, mais ici, avec pour unique objet les produits en verre.

Sous-Amendement N° 2630 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

Ce sous-amendement tend à limiter le champ du régime général de mise en place d'une consigne, créé au II de l'article L 541-10-7-1 tel qu'il résulte de l'amendement déposé par le gouvernement, au réemploi et à la réutilisation, dans l'esprit des travaux du Sénat. I. – À l'alinéa 11, après le mot :« consigne »,insérer les mots :« pour réemploi ou réutilisation ».II. – En conséquence, au même alinéa, substituer aux mots :« ou de gestion des déchets »les mots :« et de réemploi ».

Sous-Amendement N° 2627 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

L'amendement du Gouvernement organise et crée les conditions du caractère inéluctable de la consigne. En effet, il résulte de la rédaction que l'Ademe sera juge et partie, puisque les modalités d'évaluation des performances de collecte seront de son seul ressort. Si tous sont prêts à jouer le jeu , afin d'atteindre les objectifs cibles en matière de collecte, il faut garantir que les dés ne soient pas pipés, en s'assurant que la méthodologie retenue pour l'évaluation des performances soit partagée par l'ensemble des membres du comité des parties prenantes de l'éco-organisme concerné. Tel est l'objet de ce sous-amendement.

Amendement N° 1466 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Tombe)

Très répandue jusque dans les années 1960 en France, la consigne est peu à peu tombée en désuétude avec l'arrivée du plastique au profit du tri sélectif et de l'emballage individuel. Son intérêt écologique est pourtant réel : une bouteille en verre consignée est réutilisée environ 20 fois et produit 79 % de moins de gaz à effet de serre. En 2018, l'Ademe (l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) avait mis en avant l'exemple de la marque de bière Meteor qui consigne ses bouteilles de 75cl : elles sont réutilisées en moyenne plus de 19 fois et mise en circulation pendant plus de six ans.

Sous-Amendement N° 2632 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

Ce sous-amendement propose un encadrement minimal du régime général de mise en place des dispositifs de consigne, en le soumettant à la réalisation d'une étude d'impact et d'une concertation des parties prenantes au sein des éco-organismes concernés. Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :« Le déploiement de ces dispositifs de consigne est obligatoirement précédé d'une étude d'impact et d'une concertation du comité des parties prenantes de chaque éco-organisme concerné. »

Amendement N° 1233 au texte N° 2454 - Article 8 (Rejeté)

Près d'un tiers des déchets ménagers des Français est issu de produits, hors biodéchets, n'ayant pas de filière de recyclage. Il s'agit notamment de produit en plastique de grande consommation (produits jetables, matériel scolaire...), et de millions de produits et matériaux divers (textiles sanitaires, vaisselle...). Les metteurs sur le marché de ces produits ne contribuent pas à la gestion des déchets, alors que les metteurs sur le marché de biens couverts par une filière de recyclage le font par le biais de la responsabilité élargie des producteurs (REP).

Sous-Amendement N° 2626 à l'amendement N° 2585 au texte N° 2454 - Article 8 bis (Rejeté)

Le Gouvernement a entretenu une confusion, particulièrement nuisible au débat, entre les différents dispositifs de consigne, afin de mettre en avant la consigne pour recyclage. En effet, la consigne pour recyclage, imaginée par les metteurs en marché de produits en bouteille plastique et présentée par le Gouvernement comme la seule solution permettant de réduire significativement le rejet de déchets plastiques dans l'environnement, diffère grandement du système auparavant appliqué au verre et pose des problèmes structurels majeurs.

Amendement N° 1992 au texte N° 2454 - Article 8 (Retiré)

Le dispositif relatif au fonds pour le réemploi, adopté en commission, présente l'avantage de resserrer le financement par les éco-organismes sur la base des filières REP concernées par une problématique de réemploi ou de réutilisation. En revanche, l'introduction d'une procédure d'appel à projets soulève des inquiétudes relatives à la lourdeur administrative des démarches à entreprendre pour des petites structures, qui se trouveraient inutilement pénalisées.

Amendement N° 1222 au texte N° 2454 - Article 8 (Non soutenu)

Cet amendement vise à améliorer la contribution des éco-organismes au Fonds Réemploi Solidaire. Par la sorte, les éco-organismes seront soumis à une obligation légale de contribution à la prévention de déchets. Après l'alinéa 67, insérer les deux alinéas suivants :« Art. L. 541-10-3-3. Les éco-organismes sont tenus de contribuer à la prévention des déchets réalisée par des associations à caractère social mentionnées à l'article 238bis du code général des impôts.

Amendement N° 1994 au texte N° 2454 - Article 10 ter (Tombe)

Cet amendement vise à apporter une précision sur le champ du décret fixant les conditions dans lesquelles les boues d'épuration peuvent être traitées par compostage avec des structurants. En effet, des débats en commission était ressortie une incertitude relative à la définition juridique des boues « agricoles et industrielles » qu'il convenait de clarifier. Dès lors, il est proposé que le décret porte uniquement sur les boues issues des activités des industries agro-alimentaires, qui recouvrent un champ bien défini, et d'en exclure les boues dites « agricoles ».

TEXTE N°2493 « Projet de loi de finances pour 2020 »

Amendement N° 488 au texte N° 2493 - Article 18 (Rejeté)

L'article 18 procède à des hausses importantes, inefficaces et injustes du barème du malus automobile. Cet amendement des députés Les Républicains vise donc à maintenir en 2020 le barème actuel du malus, sans prélèvement supplémentaire, tout en neutralisant les effets liés au changement des paramètres de l'homologation, en cours d'année 2020 (passage de la norme NEDC corrélée à la norme WLTP). Les hausses projetées par le Gouvernement sont injustes car le prélèvement supplémentaire de 140 millions d'euros est concentré sur les acheteurs de véhicules neufs en entrée de gamme, avec des tarifs multipliés par 5 à 7.

Amendement N° 489 au texte N° 2493 - Article 27 (Rejeté)

Cet amendement a pour objet d'interpeller, une nouvelle fois, le Gouvernement sur la dérive de la pratique des taxes affectées, et plus précisément des « taxes affectées plafonnées ». Les taxes affectées d'abord, spécificité française, consistent à affecter des taxes à opérateurs de l'État pour qu'ils mettent en œuvre des politiques publiques particulières. Si cela se justifie en théorie, dans la pratique on sanctuarise des recettes sans que le Parlement ne les discute réellement. En effet, ces taxes rendent les opérateurs plus autonomes et affaiblissent le pouvoir de tutelle de l'État.

Amendement N° 146 au texte N° 2493 - Article 15 (Rejeté)

Sans aucune concertation préalable avec CCI France, le présent projet de loi de finances pour 2020, inscrit une baisse massive des taux de la taxe pour frais de chambres pour les années 2020 à 2023. Le présent amendement vise à supprimer l'article 15 du présent projet afin que les ressources fiscales des CCI ne descendent pas au-delà de 2020 en-dessous des plafonds déjà prévus dans la loi de finances initiale pour 2019 qui abaisse déjà lourdement le plafond de TACFE de 200 M€ en 2020 par rapport à 2018. Les baisses de ressources affectées

aux chambres de commerce et d'industrie au-delà de l'année 2020 poserait des soucis majeurs aux CCI pour les raisons suivantes.

Amendement N° 147 au texte N° 2493 - Article 16 (Rejeté)

Le gazole non routier (GNR) est un carburant utilisé en France pour les engins mobiles non routiers, notamment dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou des travaux publics. Il est depuis 2011 obligatoire pour tous les engins mobiles non routiers, plus particulièrement dans le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP). Lors des débats budgétaires pour 2019, le Gouvernement avait déjà envisagé d'aligner sur la fiscalité du gazole des particuliers la fiscalité du gazole non routier utilisé par les professionnels de l'agroalimentaire et du BTP.

Amendement N° 507 au texte N° 2493 - Article 16 (Tombe)

Le présent article supprime progressivement le tarif réduit de Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier (GNR), sous conditions d'emploi. Le GNR, carburant de couleur rouge conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non-routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics, est très largement généralisé dans un grand nombre d'industries françaises, et notamment le BTP.

Amendement N° 511 au texte N° 2493 - Article 16 (Tombe)

Le présent article supprime progressivement le tarif réduit de Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier (GNR), sous conditions d'emploi. Le GNR, carburant de couleur rouge conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non-routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics, est très largement généralisé dans un grand nombre d'industries françaises, et notamment le BTP.

Amendement N° 509 au texte N° 2493 - Article 16 (Tombe)

Le présent article supprime progressivement le tarif réduit de Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier (GNR), sous conditions d'emploi. Le GNR, carburant de couleur rouge conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non-routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics, est très largement généralisé dans un grand nombre d'industries françaises, et notamment le BTP.

Amendement N° 508 au texte N° 2493 - Article 16 (Tombe)

Le présent article supprime progressivement le tarif réduit de Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier

(GNR), sous conditions d'emploi. Le GNR, carburant de couleur rouge conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non-routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics, est très largement généralisé dans un grand nombre d'industries françaises, et notamment le BTP.

[Amendement N° 510 au texte N° 2493 - Article 16 \(Tombe\)](#)

Le présent article supprime progressivement le tarif réduit de Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier (GNR), sous conditions d'emploi. Le GNR, carburant de couleur rouge conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non-routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics, est très largement généralisé dans un grand nombre d'industries françaises, et notamment le BTP.

TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »

[Amendement N° 1977 rectifié au texte N° 2454 - Titre \(Retiré\)](#)

Le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire avait été présenté par le Gouvernement comme l'alpha et l'oméga d'une politique écologique devant conduire notre pays vers une transformation profonde de son économie. Cependant, suite à l'étude complète du texte en commission, le projet de loi, bien qu'indigeste, laisse paradoxalement les auteurs de cet amendement sur leur faim.

[Amendement N° 421 rectifié au texte N° 2454 - Après l'article 10 \(Retiré\)](#)

Les institutions se doivent d'être exemplaires en tout point, mais plus particulièrement en matière d'écologie. Les pouvoirs publics ne peuvent demander aux consommateurs des efforts, si au sein de leurs établissements, ces efforts ne sont pas faits. Pour une raison de crédibilité et de participation à l'effort collectif, cet amendement propose l'interdiction de plusieurs produits polluants à usage unique au sein des administrations publiques.

[Amendement N° 360 au texte N° 2454 - Article 7 \(Non soutenu\)](#)

Il semble cohérent, et en total accord avec les objectifs du projet de loi de proposer cet amendement. En effet, la mise sur le marché de certains produits et matériaux peut être subordonnée au respect d'un taux minimal d'incorporation de matière recyclée mais également à la nature recyclable desdits produits et matériaux. Par cet amendement, le législateur se laisse le temps d'adapter les textes à la réalité et aux exigences environnementales les concernant.

[Amendement N° 731 au texte N° 2454 - Après l'article 11 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à établir une véritable trajectoire d'incorporation des matières recyclées, classifiée selon les segments d'activité. En effet, le recyclage des matières premières permet d'éviter l'émission de 22,5 millions de tonnes de CO2 par an soit l'équivalent de 100 % des émissions du trafic aérien annuel.

[Amendement N° 251 au texte N° 2454 - Après l'article 11 \(Rejeté\)](#)

Les matières premières recyclées désignent des matières issues du recyclage de déchets et pouvant être utilisées en substitution de matières premières vierges. Le recyclage permet d'éviter l'émission de 22,5 millions de tonnes de CO2 par an soit l'équivalent de 100 % des émissions du trafic aérien annuel et d'économiser 123,5 TWH d'énergie par an, soit l'équivalent de 18 réacteurs nucléaires en France. L'État a ainsi pris l'engagement de tendre vers 100 % de plastique recyclé et l'Union Européenne vise l'incorporation de 10 millions de tonnes de matières plastiques recyclées à horizon 2025.

[Amendement N° 1986 au texte N° 2454 - Après l'article 12 ter \(Rejeté\)](#)

Chaque année 1,3 milliard de tonnes de nourriture sont jetées. Cela correspond à un tiers de l'alimentation produite sur la planète. En France, la quantité de déchets alimentaires s'élève à 2,3 millions de tonnes dans la distribution, 1,5 million de tonnes dans la restauration, 5,2 millions de tonnes dans les foyers. Ainsi, au total, selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), près de 9 millions de tonnes de nourriture sont jetées en France tous les ans.

[Amendement N° 1981 au texte N° 2454 - Après l'article 12 ter \(Rejeté\)](#)

Le présent titre, inséré par le Sénat, propose des objectifs stratégiques ambitieux en matière de réduction des déchets, de réemploi et de réduction de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique. La fixation d'objectifs stratégiques devrait être accompagnée d'études d'impact préalables afin de s'assurer que les objectifs sont accessibles, pertinents (au regard notamment d'autres exigences réglementaires : hygiène, sécurité, interdiction

restriction des substances...) et cohérents avec les objectifs visés par ailleurs (risque d'augmentation du gaspillage alimentaire...).

Amendement N° 2139 au texte N° 2454 - Après l'article 12 ter (Rejeté)

Le présent amendement vise à réaliser un état des lieux des contrôles réalisés quant à la mise en œuvre des conventions de dons de denrées alimentaires entre la grande distribution et les associations habilitées prévues par la loi dite « loi Garot » du 11 février 2016. Le décret 2016-1962 du 28 décembre 2016, pris en application de la loi du 11 février 2016, prévoit un certain nombre de règles pour favoriser un don de qualité de la part des opérateurs économiques du secteur de la grande distribution aux associations de solidarité, et notamment le fait que le tri soit effectué par le donateur et que les produits soient donnés 48h avant leur date limite.

Amendement N° 725 au texte N° 2454 - Après l'article 12 H (Non soutenu)

L'article additionnel vise à appliquer un taux de 5,5 % sur les produits et matériaux issus de matières premières biosourcées gérées durablement.

Amendement N° 730 au texte N° 2454 - Après l'article 12 H (Non soutenu)

L'article additionnel vise à appliquer un taux de 5,5 % sur les produits reconditionnés et l'activité de réparation, ainsi que sur les produits intégrant des matières recyclées.

Amendement N° 1410 au texte N° 2454 - Après l'article 12 H (Rejeté)

La santé est une des premières préoccupations des Français, et un des enjeux majeurs de notre société. Il n'est plus besoin de démontrer que les bouteilles en plastique sont particulièrement nocives, et pour notre santé plus particulièrement. Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation (ANSES), Inspection générale des affaires sociales (IGAS), Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), Conseil général de l'alimentation, de l'Agriculture et des espaces ruraux (CGAAER), les études sont nombreuses et toutes convergent : qu'il s'agisse des perturbateurs endocriniens, ou des milliers de substances chimiques

Amendement N° 262 au texte N° 2454 - Après l'article 12 ter (Rejeté)

Aujourd'hui, le code de l'environnement prévoit que le maître d'ouvrage est responsable de la gestion des déchets ; or, la création d'une filière de responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les produits ou matériaux de construction du secteur du bâtiment, prévoyant une reprise sans frais des

déchets en tout point du territoire national n'incite pas les maîtres d'ouvrage, ainsi que les entreprises, à diminuer leur production de déchets.

Amendement N° 248 au texte N° 2454 - Après l'article 12 H (Non soutenu)

Cet amendement vise à appliquer un taux de 5,5 % sur les produits reconditionnés et l'activité de réparation, ainsi que sur les produits intégrant des matières recyclées. A l'heure actuelle, les produits reconditionnés mis en vente sont considérés comme des biens d'occasion. Ils sont donc soumis à la TVA aux mêmes taux d'imposition que les produits neufs alors même qu'ils ont déjà été frappés lorsqu'ils ont été vendus neufs. De même, la réparation est soumise au taux plein alors même qu'il s'agit de prolonger la durée de vie d'un bien qui a déjà été soumis à la TVA lors de la vente initiale.

Amendement N° 252 au texte N° 2454 - Après l'article 12 (Rejeté)

La Sénat a adopté un article 12 J (nouveau) confiant aux régions une compétence de coordination et d'animation des actions conduites par les différents acteurs en matière d'économie circulaire. Depuis la loi NOTRe, chaque région est chargée d'élaborer un plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), outil de planification globale de la prévention et de la gestion de l'ensemble des déchets produits sur le territoire, qu'ils soient ménagers ou issus des activités économiques. Ce plan doit comporter un plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire (PRAEC).

Amendement N° 1465 au texte N° 2454 - Après l'article 12 H (Non soutenu)

Le projet de loi qui nous est proposé par le Gouvernement, en souhaitant instaurer une consigne pour recyclage des bouteilles plastiques, incite nos entreprises investissent en ce sens. Or, un investissement industriel, c'est entre 10 et 20 ans d'amortissement. Cela veut donc dire que l'on s'inscrit délibérément dans une pérennisation du plastique pendant un grand nombre d'années. Il est pourtant capital que l'on puisse au contraire s'en éloigner pour notre santé et l'environnement. Cet amendement vise donc à ce que l'État s'engage à promouvoir la substitution au plastique au profit de matériaux plus inertes.

Amendement N° 414 au texte N° 2454 - Après l'article 12 ter (Rejeté)

Le gaspillage alimentaire au sein des restaurants est un sujet peu étudié. Pourtant, selon plusieurs universitaires, ce dernier représenterait 9 % du gaspillage global, soit presque autant qu'à l'étape de la production agricole. De nombreuses mesures, à l'échelle européenne comme nationale, ont été prises afin de contraindre les restaurateurs et leur permettre de réduire ce gaspillage. Cependant, nous ne connaissons pas les conséquences de ces mesures, ce

qu'elles imposent réellement à ces derniers, ni si cela suffit. De plus, il devient primordial d'éduquer le consommateur. Celui-ci doit prendre conscience de son rôle et ce rapidement.

[Amendement N° 982 au texte N° 2454 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques qui transpose la directive VHU en droit français ainsi les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

[Amendement N° 413 au texte N° 2454 - Article 12 AA \(Rejeté\)](#)

Dans le cadre de la lutte contre les dépôts sauvages, de plus en plus fréquents sur notre territoire, les pouvoirs de l'autorité compétente en la matière, à savoir le Maire, doivent être renforcés. Si le projet de loi ne permet pas de renforcer directement les sanctions pénales que peuvent encourir les personnes abandonnant des dépôts sur la voie publique, il permet cependant de durcir les sanctions imputables à ces dernières en matière de police administrative. Le Maire doit pouvoir sanctionner de manière plus efficace et donc immédiate les personnes ne respectant pas la réglementation en matière de prévention et de gestion des déchets.

[Amendement N° 977 au texte N° 2454 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques qui transpose la directive VHU en droit français ainsi les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

[Amendement N° 417 au texte N° 2454 - Après l'article 10 \(Rejeté\)](#)

Le Code de l'environnement, notamment depuis la loi du 17 Août 2015, a rendu obligatoire la disparition de la mise à disposition, à titre gratuit ou onéreux, des sacs plastiques de caisse et une partie des sacs en matières plastiques pour les

autres points de vente. Force est de constater qu'aujourd'hui, sur tous les points de vente et au sein des supermarchés, les sacs plastiques à usage unique sont loin d'avoir disparu. Pourtant, ces derniers font partie des déchets que l'on retrouve le plus dans la nature, notamment sur les plages dans les milieux aquatiques. C'est pourquoi cet amendement vise à rendre plus restrictif le cadre juridique déjà imposé

[Amendement N° 983 au texte N° 2454 - Article 10 ter \(Tombe\)](#)

Le présent amendement propose de clarifier l'expression « normes sanitaires » et de veiller à ce que leur définition et leur révision soit encadrée par décret. Afin de répondre aux demandes des parties prenantes sur la sécurité sanitaire du compostage et de l'épandage des boues urbaines il convient de réviser les critères d'innocuité spécifiés par les différents textes réglementaires et normatifs qui encadrent ces pratiques. Cela étant, la révision de ces critères est un processus dont la durée est incertaine du fait de la nécessité d'obtenir cumulativement les avis de l'INRA, du CNRS, de l'INERIS ou encore de l'ANSES. D

[Amendement N° 981 au texte N° 2454 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques qui transpose la directive VHU en droit français ainsi les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

[Amendement N° 1417 au texte N° 2454 - Article 10 \(Tombe\)](#)

Cet amendement vise à préciser le type de fontaine à eau qui sera obligatoire dans les établissements recevant du public.

[Amendement N° 978 au texte N° 2454 - Article 9 \(Rejeté\)](#)

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques qui transpose la directive VHU en droit français ainsi les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des

opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

Amendement N° 980 au texte N° 2454 - Article 9 (Rejeté)

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques qui transpose la directive VHU en droit français ainsi les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

Amendement N° 1421 au texte N° 2454 - Article 10 (Rejeté)

Les perturbateurs endocriniens (PE) présents dans les contenants en plastique, du fait notamment de migrations, perturbent notre système hormonal en entraînant des problèmes d'obésité, de fertilité, de thyroïde, de cancers, et vont agir tout particulièrement dans les fenêtres sensibles que sont la grossesse, l'enfance et l'adolescence. Ces substances chimiques peuvent aussi avoir des effets à long terme sur la descendance, ainsi que sur les écosystèmes, en perturbant de la même façon leur développement. Il est donc primordial d'interdire les contenants alimentaires en plastique lorsqu'ils sont fabriqués à partir de substances reconnues PE par l'ECHA.

Amendement N° 276 au texte N° 2454 - Article 10 ter (Tombe)

Le présent amendement vise à faire disposer par la loi, dans un objectif de clarté et de précision des termes, que les matières végétales utilisées comme agents structurant des composts proviennent majoritairement de l'entretien des parcs et jardins. C'est pourquoi il propose de modifier les termes de l'article 10ter.

Amendement N° 419 au texte N° 2454 - Article 10 (Rejeté)

La question des bouteilles en plastique est loin d'être résolue. En effet, ces dernières font encore partie des déchets les plus retrouvés sur les plages. Une fois présentes dans les eaux, ces bouteilles peuvent mettre jusqu'à 1000 ans pour se dégrader. Si des efforts sont poursuivis depuis plusieurs années sur ce sujet, le chemin est encore long. Les conditions de distribution à titre gratuit de ces bouteilles en plastique doivent donc être nettement plus restrictives, mais surtout concernées l'ensemble des acteurs.

Amendement N° 1415 au texte N° 2454 - Article 10 (Non soutenu)

Cet amendement vise ainsi à interdire les bouteilles en plastique et emballages de boisson à usage unique de moins de 50cl, afin de limiter leur consommation et leur production en amont.

Amendement N° 279 au texte N° 2454 - Article 10 ter (Tombe)

Le caractère d'innocuité élevés et d'intérêt agronomique auxquels se doivent de répondre ces composts issus des boues d'épurations et de matières végétales méritent d'être mieux encadrés. C'est pourquoi l'ANSES en délivre l'autorisation de mise sur le marché et qu'il est défini par les normes rendues d'application obligatoire par les ministères de l'Agriculture et de l'environnement, conformément aux articles L. 255-2 et L. 255-5 du code rural.

Amendement N° 412 au texte N° 2454 - Après l'article 12 C (Rejeté)

En 2018, 80 000 tonnes de déchets sauvages ont été recensés en France. La quantité totale de dépôts sauvages par habitant est estimé 11,8 kilogrammes par l'association des villes pour la propreté urbaine. Mais les opérations de nettoyage représentent un coût considérable pour les collectivités et le cadre juridique actuel n'est pas suffisamment répressif pour décourager les comportements incivils. En effet, la loi prévoit une amende définie par des contraventions de troisième classe, soit un montant maximum de 450 euros.

Amendement N° 1413 au texte N° 2454 - Article 10 (Rejeté)

Les matières plastiques peuvent contenir des substances reconnues comme des « perturbateurs endocriniens ». Cet amendement vise ainsi à créer un nouvel article qui a pour objectif de se prémunir contre ces éventuels risques sanitaires et d'introduire un principe de précaution dans le cadre des commandes publiques effectuées par l'État ou une collectivité territoriale. Il vise à interdire les commandes de bouteilles en plastique effectuées par les pouvoirs publics, au profit de bouteilles composées de matériaux inertes et durables, et prioritairement du verre, au plus tard le 1er janvier 2020.

Amendement N° 422 au texte N° 2454 - Après l'article 12 FA (Rejeté)

Cet amendement consacre l'usage de la vidéoprotection aux fins d'identification des auteurs de dépôts sauvages afin d'en faciliter la verbalisation.

Amendement N° 427 au texte N° 2454 - Après l'article 12 F (Non soutenu)

Cet amendement élargit le montant total de l'astreinte due à 4 % du chiffre d'affaire international du groupe qui exploitait le navire et qui s'est rendu

coupable d'une catastrophe environnementale. Un décret précise les modalités d'exécution de ce recouvrement.

Amendement N° 1230 au texte N° 2454 - Après l'article 12 N (Retiré)

La pollution liée au plastique dans les milieux naturels est un des principaux défis environnementaux auxquels nous devons faire face aujourd'hui. La réponse à cette pollution doit associer un large panel d'acteur : les collectivités en charge de la gestion de l'eau, mais également les citoyens, les collectivités responsables de la gestion des déchets et les entreprises mettant sur le marché des produits en plastique. En effet, 80 % des plastiques retrouvés dans les océans viennent des terres.

TEXTE N°2493 « Projet de loi de finances pour 2020 »

Amendement N° 101 au texte N° 2493 - Article 38 (Rejeté)

Cet amendement prévoit un transfert de 1 200 000 euros effectué de l'action n° 1 « liens armées-jeunesse » du programme 167 « liens entre la Nation et son armée » vers l'action n° 1 « Administration de la dette viagère » du programme 169 « Reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant ». Il a pour objet de redéfinir la pension de base des conjoints survivants des grands invalides de guerre dont le niveau d'invalidité était supérieur ou égal à 100 % à la date du décès et apporter une réponse juste et définitive à la problématique soulevée par la situation critique et inacceptable subies par les veuves des grands invalides de guerre .

Amendement N° CF116 au texte N° 2493 - Article 38 (Rejeté)

Cet amendement prévoit un transfert de 1 200 000 euros effectué de l'action n° 1 « liens armées-jeunesse » du programme 167 « liens entre la Nation et son armée » vers l'action n°1 « Administration de la dette viagère » du programme 169 « Reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant ». Il a pour objet de redéfinir la pension de base des conjoints survivants des grands invalides de guerre dont le niveau d'invalidité était supérieur ou égal à 100 % à la date du décès et apporter une réponse juste et définitive à la problématique soulevée par la situation critique et inacceptable subies par les veuves des grands invalides de guerre .

TEXTE N°2454 « Lutte contre le gaspillage et économie circulaire »

[Amendement N° 995 au texte N° 2454 - Article 8 \(Retiré avant séance\)](#)

Le présent amendement permet de mettre en place, avant le 1er janvier 2021, un système alternatif à la REP (Responsabilité Élargie du Producteur) dans le cadre d'une convention entre l'État, les représentants du secteur du bâtiment et ceux des collectivités territoriales, répondant aux enjeux prioritaires définis par le précédent alinéa. Le choix entre système REP ou système alternatif ne pourra se faire qu'à l'issue des deux études en cours : l'étude économique de préfiguration d'une REP menée par l'ADEME et l'étude juridique du système alternatif portée par les professionnels du secteur.

[Amendement N° 481 au texte N° 2454 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement permet de mettre en place, avant le 1er janvier 2021, un système alternatif à la REP (Responsabilité Élargie du Producteur) dans le cadre d'une convention entre l'État, les représentants du secteur du bâtiment et ceux des collectivités territoriales, répondant aux enjeux prioritaires définis par le précédent alinéa. Le choix entre système REP ou système alternatif ne pourra se faire qu'à l'issue des deux études en cours : l'étude économique de préfiguration d'une REP menée par l'ADEME et l'étude juridique du système alternatif portée par les professionnels du secteur.

[Amendement N° 364 au texte N° 2454 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Aussi, il est souhaitable de soumettre au principe de responsabilité élargie du producteur et d'y intégrer de nouveaux produits tels que la presse imprimée et les emballages liés qui sont nombreux et produisent des déchets qui pourraient être largement évités.

[Amendement N° 1990 au texte N° 2454 - Article 8 \(Rejeté\)](#)

Si l'éco-organisme s'avère être un outil indispensable lorsque la collecte des déchets concerne des millions d'individus ou des produits aisément recyclables, elle peut constituer un outil trop contraignant notamment dans les relations entre professionnels. D'ailleurs, les textes européens permettent mais n'imposent pas la mise en place d'un éco-organisme, tel que prévu dans le présent projet de loi. Dès lors, dans un souci d'efficacité et afin de limiter le coût nécessaire à l'atteinte des objectifs promus par ce projet de loi, il est proposé de pouvoir remplir les obligations associées à une REP par conventionnement avec l'État.

[Amendement N° 1420 au texte N° 2454 - Après l'article 1er \(Adopté\)](#)

L'objectif est d'assurer une meilleure information du consommateur sur les risques sanitaires spécifiques lors du développement fœtal et de la petite enfance d'une exposition à des substances à caractère perturbateurs endocriniens.

[Amendement N° 1991 rectifié au texte N° 2454 - Article 8 \(Retiré\)](#)

Cet amendement propose que l'accord dérogatoire prévu pour le secteur de l'agrofourriture porte également sur les dispositions de droit commun relatives aux filières relevant d'une REP, qui seraient rendues applicables. Ainsi, on accorderait, dans un souci d'efficacité, à une filière remplissant les objectifs européens, davantage de souplesse pour définir les mesures qui lui sont adaptées.

[Amendement N° 19 au texte N° 2454 - Article 4 bis A \(Rejeté\)](#)

L'article L. 217-12 du Code de la consommation dispose que la garantie légale de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien. Le présent amendement a pour objet de porter cette prescription à trois ans. En augmentant de 1 an la garantie légale, il s'agit de privilégier la réparation des appareils achetés par les consommateurs plutôt que de les remplacer, dans une logique d'économie circulaire. Sans durée de présomption suffisamment longue, la garantie légale de conformité est donc de fait inefficace.

[Amendement N° 1227 au texte N° 2454 - Article 4 bis A \(Non soutenu\)](#)

Le présent amendement vise à dissiper les doutes que peuvent avoir les consommateurs quant à la durée de la garantie légale de conformité des produits qu'ils achètent. Le fait d'indiquer une telle information permettrait aux consommateurs d'être certains de leur droit au remboursement ou à la réparation de leurs biens, et leur éviterait d'acquérir des produits neufs en lieu et place d'appareils pouvant être réparés ou remplacés gratuitement.

[Amendement N° 18 au texte N° 2454 - Article 4 bis A \(Rejeté\)](#)

L'article L. 217-12 du Code de la consommation dispose que la garantie légale de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien. Le présent amendement a pour objet de porter cette prescription à cinq ans. En augmentant de 3 ans la garantie légale, il s'agit de privilégier la réparation des appareils achetés par les consommateurs plutôt que de les remplacer, dans une logique d'économie circulaire. Sans durée de présomption suffisamment longue, la garantie légale de conformité est donc de fait inefficace.

[Amendement N° 991 au texte N° 2454 - Après l'article 4 quater C \(Rejeté\)](#)

Le présent amendement vise à faciliter l'application de l'article L 213-4-1 du code de la consommation et à inciter les fabricants d'appareils électriques et électroniques à élaborer des produits durables. En sa rédaction actuelle, cet article est inopérant. En effet, il est particulièrement complexe de prouver que les techniques des fabricants affectant la durée de vie de leurs produits ont été délibérément réalisées en ce sens. C'est pourquoi la réécriture proposée ôte le caractère délibéré de la définition de l'obsolescence organisée.

Amendement N° 1231 au texte N° 2454 - Article 5 (Non soutenu)

Les dates de durabilité minimale présentent sur les produits contribuent au gaspillage alimentaire en incitant à jeter des produits encore consommables pour plusieurs raisons : les dates de durabilité minimale sont obligatoires sur de nombreux produits non périssables (pâtes alimentaires et autres produits secs par exemple), sur lesquels elle est inutile voire trompeuse. La formulation de la DDM est également trompeuse, en laissant croire qu'elle donne une information sur le caractère consommable d'un produit alors qu'elle indique simplement une date à partir de laquelle le produit peut perdre une partie de ses qualités.

Amendement N° 919 au texte N° 2454 - Article 5 bis F (Rejeté)

Lors d'un passage en caisse, il est régulièrement transmis au client un grand de tickets comportant des offres promotionnelles, des bons de réductions, des points fidélité ou encore de la publicité. Dans la plupart des cas, ces offres sont limitées dans le temps ou conditionnées à un minimum d'achat et perdent donc pour le client tout intérêt. Afin de limiter la production de ces documents, il convient donc d'en interdire la distribution à compter du 1er janvier 2022.

Amendement N° 114 au texte N° 2454 - Après l'article 6 quater (Non soutenu)

L'article 6bis a pour objectif de développer le réemploi et le recyclage par le biais de la commande publique. Pour certaines catégories d'achats, les acheteurs publics devront acquérir obligatoirement des biens issus du réemploi. Le Gouvernement devra également répertorier l'ensemble des biens issus du réemploi ou intégrant des matières recyclées pouvant être acquis par les acheteurs publics.

Amendement N° 484 au texte N° 2454 - Article 5 bis F (Rejeté)

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté un amendement visant à interdire l'impression systématique des tickets de carte bancaire au 1er janvier 2022. Cette disposition a été introduite en commission sans aucun débat malgré un avis de sagesse demandé par le Gouvernement. Aucune étude d'impact économique sur l'ensemble de la filière

concernée n'a été diligentée et aucune concertation préalable avec les principaux acteurs n'a été engagée.

Amendement N° 483 au texte N° 2454 - Article 5 bis F (Rejeté)

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté un amendement visant à interdire l'impression et la distribution systématiques de tickets de caisse dans les surfaces de vente au 1er janvier 2022 quel que soit le montant de la transaction. Cette disposition a été introduite alors qu'aucune étude d'impact économique sur l'ensemble de la filière concernée n'a été diligentée et qu'aucune concertation préalable avec les principaux acteurs n'a été engagée.

Amendement N° 1988 au texte N° 2454 - Article 5 bis F (Rejeté)

Cet article dispose l'interdiction de l'impression systématique des tickets de caisse et de carte bleue dans les surfaces de vente. Outre les conséquences économiques et sociales de ces mesures sur les fournisseurs des commerçants et l'absence totale d'étude d'impact, les adaptations techniques nécessaires pour s'y conformer, notamment pour les plus petits d'entre eux, pourraient s'avérer extrêmement coûteuses, notamment en cas de remplacement du matériel caisse. De plus, le bilan pour le consommateur n'est pas forcément bénéfique.

Amendement N° 200 au texte N° 2454 - Avant l'article 6 bis (Non soutenu)

L'article 6bis a pour objectif de développer le réemploi et le recyclage par le biais de la commande publique. Pour certaines catégories d'achats, les acheteurs publics devront acquérir obligatoirement des biens issus du réemploi. Le Gouvernement devra également répertorier l'ensemble des biens issus du réemploi ou intégrant des matières recyclées pouvant être acquis par les acheteurs publics.

Amendement N° 420 au texte N° 2454 - Article 6 bis (Non soutenu)

Les collectivités territoriales doivent tout autant être concernées par la transformation écologique dont le pays a besoin, que tout consommateur particulier. C'est pourquoi cet amendement vise à introduire la réduction de la consommation de plastiques à usage unique au sein de commande publique.

Amendement N° 352 au texte N° 2454 - Article 6 (Non soutenu)

L'article 6 vise à améliorer le dispositif existant de diagnostic déchets pour les opérations de démolitions. Le maître d'ouvrage doit se munir d'un diagnostic relatif à la gestion des matériaux et des déchets de la démolition ou de la

réhabilitation significative de bâtiments ; diagnostics établis par des personnes morales ou physiques, habilitées, expertes, impartiales et indépendantes. Aussi louable soit l'intention, il est nécessaire de s'assurer que le maître d'ouvrage suive les recommandations et le diagnostic.

Amendement N° 384 au texte N° 2454 - Article 8 (Non soutenu)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Aussi, il semble nécessaire de soumettre au principe de responsabilité élargie du producteur, à côté des navires, tous les accessoires et matériels nécessaires à la navigation tels que les ancres, voiles ou cordages qui se retrouvent malheureusement parfois dans nos fonds marins et sont source de pollutions importantes notamment en Méditerranée.

Amendement N° 389 au texte N° 2454 - Article 8 (Non soutenu)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Aussi, il est souhaitable de soumettre au principe de responsabilité élargie du producteur non seulement les produits de tabac mais également les emballages de ces produits. Tel est l'objet de cet amendement.

Amendement N° 239 au texte N° 2454 - Article 8 (Non soutenu)

La mise en place des filières REP à dans les territoires ultramarins rencontre plusieurs difficultés, notamment dans l'identification des non-contributeurs aux éco-organismes. En effet, ces derniers ne disposent pas de l'autorité administrative nécessaire pour remplir cette fonction dans un contexte d'économie parfois informelle. Les sources de données fiables existent pourtant au niveau des autorités douanières. Ainsi, l'ADEME recevant les données des contributeurs des éco-organismes, le rapprochement avec les données issues des importations/exportations des services douaniers permettra d'établir les redevables non identifiés.

Amendement N° 375 au texte N° 2454 - Article 8 (Non soutenu)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Aussi, il est souhaitable de soumettre au principe de responsabilité

élargie du producteur les éléments d'ameublement ou destinés à protéger ou à décorer les éléments d'ameublement afin d'éviter une « disparité de traitement » par rapport aux autres produits textiles, notamment d'habillement au regard de ce principe. Tel est l'objet de cet amendement

[Amendement N° 397 au texte N° 2454 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Or plusieurs produits restent exclus du champ du principe de la responsabilité élargie du producteur comme les produits de parapharmacie et de beauté. Aussi, l'objet de cet amendement est d'engager davantage la responsabilité « écologique » des fabricants de ces produits.

[Amendement N° 366 au texte N° 2454 - Article 8 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement a pour but de promouvoir l'accélération de l'établissement de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que l'égalité. La préservation des ressources et la lutte contre le gaspillage est un combat global, chacun doit y participer. Aussi, il est souhaitable de soumettre au principe de responsabilité élargie du producteur de nouveaux produits tels que les éléments de décoration, produits de façon industrielle générant d'importants déchets.

[Amendement N° 1989 au texte N° 2454 - Après l'article 7 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement entend permettre, à titre expérimental, la mise en place d'un mécanisme de certificats d'incorporation de matière recyclée, pour certains produits et matériaux définis par voie réglementaire. Ce mécanisme de marché, similaire à celui des certificats d'économie d'énergie (CEE), doit accompagner les acteurs dans l'incorporation de matière recyclée, en parallèle de l'obligation d'incorporation prévue par le présent article. La création d'un tel marché contribuerait à soutenir et stabiliser le prix de la matière recyclée, dont dépendent la compétitivité, la structuration et l'efficacité des filières de recyclage.

[Amendement N° 323 au texte N° 2454 - Article 1er AD \(Tombe\)](#)

Dans le présent article est visée la réduction de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique. L'actualité met hélas en lumière les catastrophes écologiques liées au plastique telles que l'existence du « continent de plastique » au milieu de l'Atlantique ou encore les impacts des particules de micro plastique notamment en Méditerranée. Aussi, il convient de fixer un objectif de réduction de 75 % de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique en 2030.

[Amendement N° 255 rectifié au texte N° 2454 - Article 5 D \(Retiré\)](#)

Trois ans après le vote de la loi Garot, on constate sur le terrain que la mise œuvre de la loi a besoin d'une nouvelle impulsion politique. En France, sur toute la chaîne de valeur, plus de 300 repas par seconde pourraient être valorisés chaque année. L'objectif de cet amendement est : - De réduire drastiquement le gaspillage alimentaire, chez les consommateurs, dans les supermarchés, chez les industriels - Aider les plus démunis, en améliorant les dons alimentaires aux associations - Renforcer la sécurité alimentaire et la traçabilité des produits de la fourche à la fourchette

[Amendement N° 1978 au texte N° 2454 - Article 1er AF \(Rejeté\)](#)

Cet article propose de fixer une trajectoire d'augmentation de la part des emballages réutilisés et réemployés, fixant un objectif pour 2025 de 15 % pour l'ensemble des emballages et de 35 % pour les emballages boissons. Si l'on peut souscrire à l'objectif global de ces dispositions, elles semblent disproportionnées au vu de l'état actuel du marché et du calendrier proposé. En effet, il convient de noter qu'en l'état actuel, nous ne disposons pas d'information précise sur l'étendue du réemploi d'emballages en France.

[Amendement N° 1980 au texte N° 2454 - Article 1er AG \(Rejeté\)](#)

Cet article propose une réduction progressive du stockage de déchets non dangereux aboutissant à une interdiction complète début 2023. Les installations visées sont pourtant essentielles à la gestion de déchets qui aujourd'hui ne trouvent pas d'exutoires. Si l'on ne peut que partager le souhait d'une réduction du stockage de déchets non dangereux, une interdiction pure et simple est irréalisable et potentiellement contre-productive, avec le risque d'un déport du problème par l'exportation des déchets vers des pays tiers. En conséquence, cet amendement propose la suppression de cet article.

[Amendement N° 1225 au texte N° 2454 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à rendre lisible et effective l'information du consommateur quant à la durabilité des produits auxquels celui-ci s'intéresse. Afin de permettre aux consommateurs de comparer la durabilité des produits qu'il souhaite acquérir, il convient de prévoir l'harmonisation de son indice. En effet, si cet indice est présenté sous différentes modalités, le consommateur se trouvera dans l'incapacité de comparer la durabilité des différents produits et ne pourra opter pour l'appareil disposant de la plus longue durée de vie.

[Amendement N° 990 au texte N° 2454 - Article 2 \(Rejeté\)](#)

Cet amendement vise à rendre lisible et effective l'information du consommateur quant à la durabilité des produits auxquels celui-ci s'intéresse. Afin de permettre aux consommateurs de comparer la durabilité des produits qu'il souhaite acquérir, il convient de prévoir l'harmonisation de son indice. En effet, si cet indice est présenté sous différentes modalités, le consommateur se trouvera dans l'incapacité de comparer la durabilité des différents produits et ne pourra opter pour l'appareil disposant de la plus longue durée de vie.

[Amendement N° 1984 au texte N° 2454 - Article 3 \(Rejeté\)](#)

Le Triman s'avère être une signalétique largement inconnue de nombreux de nos concitoyens, sans compter le fait qu'il s'agit d'un dispositif franco-français, qui soulève des difficultés pour de nombreux producteurs dont la zone de chalandise dépasse nos frontières. Si une information de tri facilement accessible peut s'avérer utile afin de garantir un geste de tri efficace en fin d'usage, il n'en est pas de même au moment de la vente, qui doit se concentrer sur le comportement d'achat.

[Amendement N° 334 au texte N° 2454 - Après l'article 4 bis \(Rejeté\)](#)

Il est nécessaire aujourd'hui d'accentuer la lutte contre le gaspillage alimentaire au sein des cantines scolaires. En 2013, déjà, le Pacte National de Lutte contre le gaspillage alimentaire dans son « objectif n° 3 » prévoyait un enseignement au sein des lycées agricoles et des écoles hôtelières à ce sujet. De même l'article L. 312-17-3 de la loi du 11 février 2016, met en œuvre la dispense d'une information et d'une éducation à l'alimentation ainsi qu'à la lutte contre le gaspillage.

[Amendement N° 20 au texte N° 2454 - Article 4 \(Retiré\)](#)

Les pièces issues de l'économie circulaire sont par nature des pièces qui ont déjà été utilisées. Si elles peuvent parfaitement être remplacées des pièces neuves, il n'en demeure pas moins qu'il convient d'assurer les conditions de leur garantie et celles plus largement de l'équipement électrique et électronique dans lequel elles ont été installées et ce dans la perspective d'un fonctionnement durable de l'équipement réparé.

[Amendement N° 332 au texte N° 2454 - Article 4 \(Rejeté\)](#)

Le présent texte souhaite généraliser l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire à la place des pièces neuves. Or, il apparaît nécessaire que la loi soit plus incitative. Tout en laissant aux consommateurs la liberté de choix et donc la totale liberté d'exiger du réparateur des pièces de rechange neuves, il est souhaitable que le professionnel soit écologiquement plus vertueux et propose en premier lieu au consommateur des pièces issues de l'économie circulaire.

Amendement N° 17 au texte N° 2454 - Article 4 (Retiré)

Les pièces issues de l'économie circulaire sont par nature des pièces qui ont déjà été utilisées. Si elles peuvent parfaitement être remplacées par des pièces neuves, il n'en demeure pas moins qu'il convient d'assurer les conditions de leur garantie et celles plus largement de l'équipement médical dans lequel elles ont été installées et ce dans la perspective d'un fonctionnement durable de l'équipement réparé. Il s'agit en l'espèce de garantir l'origine et la sécurité des pièces issues de l'économie circulaire et ce afin de pallier à une défaillance qui compromettrait le fonctionnement général de l'appareil médical réparé.

Amendement N° 277 au texte N° 2454 - Article 4 bis (Rejeté)

Cet amendement développe l'apprentissage de l'économie circulaire à l'école primaire et lors des études supérieures secondaires. Il prévoit par décrets la création de nouvelles formations opérationnelles et académiques intégrant les logiques et les spécificités de l'économie circulaire, pour former les nouvelles générations aux métiers qui répondront aux enjeux d'aujourd'hui.

Amendement N° 339 au texte N° 2454 - Avant l'article 5 A (Rejeté)

Il convient de modifier les articles donnant compétence aux départements et régions en matière de restauration collective dans les écoles, collèges et lycées afin d'y introduire une obligation de mise en place de démarches de lutte contre le gaspillage alimentaire. Il serait également bénéfique d'introduire une obligation pour les services de restauration collective de rendre un rapport envoyé à l'ADEME qui pourra ensuite rendre publics ces rapports afin de regrouper et partager les idées et démarches de lutte contre le gaspillage alimentaire. Le titre Ier du livre II de la première partie du code de l'éducation est ainsi modifié : 1°

Amendement N° 1232 rectifié au texte N° 2454 - Article 5 B (Non soutenu)

L'obligation de don des invendus alimentaires introduit par la loi Garot a grandement contribué à la réduction du gaspillage alimentaire en orientant des marchandises qui auparavant auraient été éliminées vers les associations d'aide alimentaire. Toutefois, le dispositif ne traite pas aujourd'hui de la gestion des déchets générés par les invendus alimentaires qui n'ont pas pu être redistribués par les associations aux bénéficiaires.

Amendement N° 347 au texte N° 2454 - Article 5 (Rejeté)

L'article 5 concerne la lutte contre le gaspillage et oblige les producteurs, importateurs et distributeurs de produits non alimentaires neufs à réemployer, réutiliser ou recycler leurs invendus. En ce qui concerne les produits qui ne sont

pas aujourd'hui soumis au principe de responsabilité élargie, un délai supplémentaire doit certes être accordé, sans aller au-delà de 2021. En effet, si l'objectif de la loi est véritablement d'accélérer la transition écologique et d'accentuer l'effort consenti en direction de la mise en oeuvre d'une économie circulaire, il est impératif de fournir ces efforts dans de plus brefs délais.

[Amendement N° 16 au texte N° 2454 - Article 5 bis C \(Rejeté\)](#)

Les dispositions du présent chapitre ont donc vocation à inciter et non à imposer certaines pratiques commerciales dont celle de la vente en vrac considérant que ce conditionnement n'est pas adapté à certaines appellations d'origine contrôlées. Cet amendement propose donc de ne pas imposer que les cahiers des charges des signes d'identification de la qualité et de l'origine prévoient les conditions dans lesquelles ces produits soient vendus en vrac. Il s'agit d'une faculté qui doit être laissée à l'appréciation des organismes de gestion des signes d'identification de la qualité et de l'origine.

[Amendement N° 1626 au texte N° 2454 - Article 5 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à garantir une meilleure protection des consommateurs et plus de sécurité juridique pour les entreprises, sans toutefois restreindre la portée du principe d'une interdiction de destruction des invendus non alimentaires.

[Amendement N° 105 au texte N° 2454 - Article 5 \(Non soutenu\)](#)

L'article 5 définit, à l'instar des mesures de lutte contre le gaspillage alimentaire, le principe d'interdiction d'élimination des invendus des produits non alimentaires qui sont encore utilisables. Cette interdiction respecte le principe de la hiérarchie des modes de traitement des déchets en privilégiant d'abord le réemploi et la réutilisation puis le recyclage. Cette mesure est applicable aux invendus issus de la vente physique et de la vente à distance.

[Amendement N° 344 au texte N° 2454 - Article 5 \(Rejeté\)](#)

L'article 5 concerne la lutte contre le gaspillage et fait obligation aux producteurs, aux importateurs et aux distributeurs de produits non alimentaires neufs à réemployer, réutiliser ou recycler leurs invendus. Cette disposition est importante et mérite d'être mise en place de façon urgente. Pour les produits qui sont déjà soumis au principe de responsabilité élargie du producteur le projet de loi fixe la date d'entrée en vigueur de ce dispositif maximale au 31 décembre 2021.

[Amendement N° 1625 au texte N° 2454 - Article 5 \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à préciser le champ de la disposition en rappelant qu'elle cible à la fois les producteurs, les importateurs et les distributeurs, lesquels sont tous susceptibles d'être en relations commerciales au sein d'une même chaîne d'approvisionnement, et permet aux fournisseurs de se prémunir contre des tiers qui détourneraient certains dons et en tireraient un bénéfice illicite en alimentant des marchés parallèles.

[Amendement N° 341 au texte N° 2454 - Après l'article 5 B \(Non soutenu\)](#)

Cet amendement vise à faciliter la reprise des invendus par les associations caritatives, qui aujourd'hui sont parfois réticentes à accepter certaines denrées alimentaires, craignant d'engager leur responsabilité. Aussi, il vise à mieux encadrer la pratique des dons alimentaires et partant, les activités de ces associations. Il prévoit d'établir, par décret des listes d'aliments qui peuvent être distribués en fonction du dépassement de leurs dates limites de consommation. Il est nécessaire d'encourager les distributeurs et les associations caritatives à collaborer en ce sens.

[Amendement N° 1987 au texte N° 2454 - Article 5 bis BA \(Rejeté\)](#)

Cet article propose la mise en place obligatoire d'une délivrance des médicaments en pharmacie à l'unité à compter de 2022. Il semble étonnant qu'une telle mesure qui pose des questions logistiques et sanitaires majeures, ait été adoptée, sans étude d'impact, sur la base d'un calendrier resserré et au détour d'un amendement sur un projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage. Elle trouverait davantage sa place, compte tenu des enjeux soulevés, dans un texte relatif aux questions de santé, appuyé d'études et de concertations appropriées.

[Amendement N° 324 au texte N° 2454 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

L'un des objectifs majeurs de la loi est la « transparence ». Cette transparence permet d'informer les consommateurs sur les caractéristiques environnementales des produits qu'ils consomment et achètent. Si informer le consommateur de l'incorporation ou non de matière recyclée ou de l'emploi ou non de ressources renouvelables est important, il semble surtout et également nécessaire d'indiquer au consommateur dans quelle proportion. Ainsi, le consommateur pourra effectuer un choix entre deux produits, contenant tous deux des matières recyclées ou des ressources renouvelables, notamment en comparant ces proportions.

[Amendement N° 1982 au texte N° 2454 - Article 1er \(Rejeté\)](#)

Cet amendement a un objectif double : garantir une information utile, fiable et lisible pour le consommateur et en limiter le coût de la mise en oeuvre pour les

opérateurs économiques. En effet, si une information pertinente permettra au consommateur d'éclairer ses choix au moment de l'acte d'achat dans le but de privilégier des produits de haute qualité environnementale, la surabondance d'informations redondantes ou inutiles pourrait conduire à le noyer, sans bénéfice réel et avec un surcoût certain pour le producteur.

Amendement N° 994 au texte N° 2454 - Après l'article 1er (Tombe)

Les conséquences néfastes des perturbateurs endocriniens sur le développement du système nerveux sont connues. Celles-ci ont été démontrées par plusieurs recherches réalisées sur des animaux. Le 29 septembre dernier par une étude rendue publique, une équipe de chercheurs de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) a analysé les conséquences pour les enfants de femmes exposées, lors de leur grossesse, à ces substances chimiques dont la présence dans la composition de nombreux produits de consommation courante comme les plastiques ou la cosmétique est avérée.

Amendement N° 1983 au texte N° 2454 - Après l'article 1er (Rejeté)

Les attentes de nos concitoyens relatives aux lieux de fabrication de leurs produits sont de plus en plus fortes. Pour y répondre, il serait utile de mettre en place un indice de localisme qui refléterait le « score kilométrique » des produits. A défaut de pouvoir l'instituer comme cela était proposé en commission, un dispositif volontaire serait à même de contribuer au développement d'une pratique utile pour le comportement d'achat des consommateurs.

Amendement N° 1419 au texte N° 2454 - Article 1er (Rejeté)

Le Conseil National de la Consommation a constitué un groupe de travail relatif aux conditions d'utilisation des allégations environnementales dans les pratiques commerciales afin de mettre à jour le guide pratique d'utilisation de ces allégations. Les travaux de ce groupe de travail devront être achevés au plus tard le 31 juillet 2020. En se basant sur ces futures recommandations, un décret définit les allégations environnementales pouvant figurer sur un produit ou un emballage.

Amendement N° 1223 au texte N° 2454 - Article 2 (Non soutenu)

Afin d'encourager les consommateurs à opter pour des produits durables, il convient de les informer quant à la réparabilité des produits placés sur le marché. La dématérialisation de l'information rendue possible par la mention « par tout autre procédé approprié » complexifie l'accès et la lisibilité de celle-ci. De plus, certains consommateurs ne disposent ni du matériel ni des connaissances numériques nécessaires à l'accès à cette information.

L'information relative à la réparabilité des produits doit être effectuée de manière claire, lisible, transparente et accessible. Il convient donc de délivrer cette information en magasin.

Amendement N° 1224 au texte N° 2454 - Article 2 (Non soutenu)

Cet amendement vise à rendre lisible et effective l'information du consommateur quant à la réparabilité des produits auxquels celui-ci s'intéresse. Afin de permettre aux consommateurs de comparer la réparabilité des produits qu'il souhaite acquérir, il convient de prévoir l'harmonisation de son indice. En effet, si cet indice est présenté sous différentes modalités, le consommateur se trouvera dans l'incapacité de comparer la réparabilité des différents produits et ne pourra opter pour l'appareil disposant de la plus longue durée de vie.

Amendement N° 987 au texte N° 2454 - Article 2 (Tombe)

Afin d'encourager les consommateurs à opter pour des produits durables, il convient de les informer quant à la réparabilité des produits placés sur le marché. La dématérialisation de l'information rendue possible par la mention « par tout autre procédé approprié » complexifie l'accès et la lisibilité de celle-ci. De plus, certains consommateurs ne disposent ni du matériel ni des connaissances numériques nécessaires à l'accès à cette information. L'information relative à la réparabilité des produits doit être effectuée de manière claire, lisible, transparente et accessible. Il convient donc de délivrer cette information en magasin.

Amendement N° 1226 au texte N° 2454 - Article 3 (Rejeté)

La sensibilisation à la réduction des déchets à la source et aux gestes de tri nécessite une information claire et accessible quant à la recyclabilité des produits mis sur le marché. Il convient alors d'accorder à cette information une juste place sur les produits ou leurs emballages. L'affichage d'une telle information permettrait aux consommateurs de s'orienter aisément vers des produits respectueux de l'environnement, et inciterait les producteurs à écoconcevoir leurs produits.

Amendement N° 329 au texte N° 2454 - Article 3 (Rejeté)

Cet amendement a pour but d'éviter que les informations sur le tri soient systématiquement placées sur des documents annexes, fournis certes avec le produit, mais finalement peu consultés par les consommateurs. Il est pourtant souhaitable, à la suite de cette loi, que les consommateurs aient connaissance des possibilités de tri, de façon très simple et quasi automatique. Il n'est pas souhaitable que les producteurs placent les informations ailleurs que sur

l'emballage ou le produit directement, et cet amendement a pour objectif de l'éviter.

Amendement N° 988 au texte N° 2454 - Article 2 (Rejeté)

Cet amendement vise à rendre lisible et effective l'information du consommateur quant à la réparabilité des produits auxquels celui-ci s'intéresse. Afin de permettre aux consommateurs de comparer la réparabilité des produits qu'il souhaite acquérir, il convient de prévoir l'harmonisation de son indice. En effet, si cet indice est présenté sous différentes modalités, le consommateur se trouvera dans l'incapacité de comparer la réparabilité des différents produits et ne pourra opter pour l'appareil disposant de la plus longue durée de vie.

Amendement N° 418 au texte N° 2454 - Article 1er AD (Tombe)

La réduction de la consommation des produits plastiques à usage unique est depuis plusieurs années recommandée par la Commission européenne. En effet, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Chaque année, ce ne sont pas moins de 16 milliards de gobelets à café par exemple qui sont consommés au sein de l'Union européenne. Et ces derniers se retrouvent bien trop souvent dans l'environnement. La France se doit donc d'être exemplaire et ambitieuse.

Amendement N° 1425 au texte N° 2454 - Après l'article 1er AC (Rejeté)

Cet amendement oblige les producteurs, importateurs et distributeurs de produits ou emballages plastique à usage alimentaire, à rendre publique la liste des additifs chimiques des produits ou emballages plastiques qu'ils mettent sur le marché. Au plus tard le 1er janvier 2021, les producteurs, importateurs et distributeurs de produits ou emballages plastiques à usage alimentaire, sont tenus de rendre publique la liste des additifs chimiques des produits ou emballages plastiques qu'ils mettent sur le marché.

Amendement N° 321 au texte N° 2454 - Article 1er AA (Rejeté)

Le présent article est relatif aux objectifs stratégiques de prévention de la production de déchets. Il prévoit la réduction de 15 % des quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et promeut de vastes objectifs écologiques.

Amendement N° 1412 au texte N° 2454 - Article 1er AD (Tombe)

Les récipients alimentaires et de boissons avec les emballages alimentaires font partie des déchets que l'on retrouve le plus souvent sur les plages. Conçus pour un usage unique le temps de vider leur contenu, consommé quotidiennement et principalement en extérieur, ils se retrouvent souvent dans l'environnement

où ils demeurent longtemps et s'y dégradent lentement sans jamais totalement disparaître. De plus, au travers de la gestion des déchets, l'utilisation de ces contenants se répercute de façon négative sur les finances publiques, et donc, in fine, sur le portefeuille du contribuable.