

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Mardi 21 mai 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 62

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

Article 1^{er} C : (article L. 1212-1 du code des transports) : *Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et révision de la programmation des investissements de l'État dans les transports (suite)*

La commission examine l'amendement CD1585 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement prévoit la présentation au Parlement d'un rapport annuel du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) sur la mise en œuvre de la programmation des investissements dans les transports, afin de permettre aux parlementaires d'exprimer clairement leur position sur l'action du Gouvernement. Il propose également de prévoir un vote sur ce rapport à l'issue de la discussion avec le Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense qu'un vote serait inutile en l'espèce, dans la mesure où un rapport ne peut pas être amendé. La position des parlementaires a plutôt vocation à s'exprimer par le vote sur la loi de finances, notamment sur les articles concourant à la mise en œuvre des politiques d'investissement dans les transports. Je suggère le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le choix proposé relève plutôt de l'organisation des débats par la Conférence des présidents de chaque assemblée. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3135 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CD688 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à ce que le Gouvernement présente chaque année au Parlement un rapport faisant état non seulement de ce qui est réalisé, mais également de ce qui est prévu en matière d'investissement dans les infrastructures nationales. Ces informations seront extrêmement utiles pour faciliter le développement des territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien le sens de votre amendement, mais la programmation précise est en général finalisée en toute fin d'année pour être pleinement cohérente avec la loi de finances, qui affecte forcément les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). La programmation prend également en compte l'avancement réel des opérations. Ce rapport ne

pourrait donc comporter que des éléments indicatifs, avec une précision limitée. Je pense que cela ne clarifierait pas beaucoup les débats. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il me semble que l'amendement est satisfait par la rédaction actuelle, puisque le rapport mentionné à cet article porte sur la programmation des investissements, c'est-à-dire aussi sur les investissements à venir.

Mme Pascale Boyer. Je le retire, mais j'insiste sur le fait qu'une programmation pluriannuelle contribuerait peut-être au développement des territoires, en permettant de dessiner pour eux une vision à long terme.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3136 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CD1454 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'inclure, dans la programmation financière et opérationnelle des investissements liés au transport, les investissements liés aux réseaux d'alimentation des énergies du transport. Les transports ferroviaires, par exemple, sont obligés de recourir à un certain nombre de modes d'alimentation, notamment électriques. Il faut donc que l'énergie puisse accompagner le transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est effectivement une préoccupation importante. Mais, comme vous le savez, ce n'est pas l'AFITF qui va financer ce type d'investissement. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je pense également que cette question se situe en dehors du champ de l'AFITF.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD660 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à ce que le rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports évalue leur contribution aux enjeux de la transition écologique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce n'est pas dans l'exécution annuelle que l'on va pouvoir mesurer cet impact. Il faut avoir une approche globale de ces équilibres, et c'est justement l'objet de la programmation qui vous est proposée. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il semble aller de soi, étant donné les objectifs environnementaux forts qui sont posés dans cette programmation, que le rapport évaluera la contribution des investissements réalisés à l'atteinte de ces objectifs.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD780 de M. Charles de La Verpillière.

M. Arnaud Viala. Cet amendement de notre collègue M. Charles de La Verpillière porte sur la liaison ferroviaire, fret et voyageurs, entre Lyon et Turin. Le rapport prévu indique seulement que le Gouvernement retient le scénario proposé par le Conseil d'orientation des transports.

S'agissant de la partie nord, ce scénario prévoit que sa réalisation sera lancée entre 2028 et 2032. Ce délai devrait être mis à profit pour vérifier la pertinence du tracé déclaré d'utilité publique en 2012, très contesté par les élus locaux, le conseil départemental de l'Ain, les habitants et le mouvement associatif, eu égard aux nuisances qu'il génère et à la perturbation des liaisons TER sur la ligne historique au cas où les travaux de la nouvelle ligne seraient réalisés en plusieurs phases.

C'est pourquoi il est proposé que le premier rapport au Parlement prévu à l'article 1^{er} C comporte une étude comparative actualisée de ce tracé et des tracés alternatifs, notamment le tracé C proposé lors de l'enquête publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je reconnais la légitimité de cette préoccupation. Il faut effectivement que nous étudions les difficultés que présente le tracé actuellement déclaré d'utilité publique. Mais je pense vraiment que ce sujet n'a pas grand-chose à voir avec la programmation des infrastructures. Je vous propose le retrait de l'amendement.

J'ai toutefois bien en tête que le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais doit aussi être l'occasion de réexaminer ces sujets sur le contournement fret de l'agglomération lyonnaise.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il ne semble effectivement pas souhaitable d'entrer dans ce niveau de détail au sein de ce projet de loi. Demande de retrait, sinon défavorable.

M. Arnaud Viala. Je vais maintenir l'amendement, mais je m'étonne un peu d'entendre la rapporteure et la ministre arguer que ces amendements n'auraient pas de rapport avec le texte sur lequel nous sommes en train de travailler. Certes, nous examinons une loi de programmation, mais nous nous intéressons tout de même à des enjeux dont on peut comprendre qu'ils puissent aussi avoir un impact direct sur certaines infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Arnaud Viala, vous êtes en train de nous demander d'inclure dans la loi l'examen des différentes variantes du contournement fret de l'agglomération lyonnaise... Je mesure l'importance du sujet, mais si l'on doit élever au niveau de la loi l'ensemble des études de tracés de l'ensemble des projets d'infrastructure, je pense que cela va devenir compliqué...

J'ai bien en tête votre préoccupation, mais je pense qu'il faut garder une approche globale. C'est ce qu'on s'efforce de faire dans cette programmation des infrastructures.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis un élu de l'agglomération lyonnaise et je connais donc un petit peu le sujet du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), qu'il s'agisse du CFAL nord ou du CFAL sud.

Je voulais simplement indiquer à mon collègue, qui pourra aussi le dire à M. Charles de La Verpillière, que nous avons actuellement entamé tout le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais. Il va largement au-delà de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise. Seize réunions publiques sont organisées, dans le cadre du débat actuellement conduit par la Commission nationale du débat public (CNDP), lequel a débuté le 11 avril dernier, dans ma circonscription, à Givors, et doit se poursuivre jusqu'à mi-septembre.

Il me semble donc que c'est plutôt dans ce débat relatif au nœud ferroviaire lyonnais (NFL) qu'il faut être présent. C'est là qu'il faut se faire entendre, plutôt que dans cette loi relative aux mobilités. Il ne faut pas mélanger les sujets. Je me permets de le dire, en tant qu'élu du territoire concerné.

M. Arnaud Viala. Je ne suis pas un élu lyonnais, mais il se trouve que je suis signataire de cet amendement. Madame la ministre, ce n'est pas dans la loi qu'on vous demande d'inscrire les scénarii alternatifs, mais dans un rapport prévu par la loi. Je ne vois pas en quoi cela peut aller à l'encontre de ce que souhaitent les collègues qui viennent de s'exprimer sur le travail de terrain qui est réalisé.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3137 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a confirmé le principe de révision quinquennale de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports, tout en fixant la date de la première révision au plus tard le 30 juin 2022. Il nous semble que ce délai, compte tenu du calendrier électoral de l'année 2022, est un peu court. Mieux vaut laisser le temps aux équipes nouvellement installées de réaliser ce travail dont la durée est évaluée à un an.

Je vous propose donc de porter la date de cette révision au 30 juin 2023.

M. Vincent Descoeur. Sous une nouvelle majorité ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} C modifié.

Après l'article 1^{er} C

La commission examine les amendements identiques CD386 de M. Vincent Descoeur et CD1366 de M. Bertrand Pancher.

M. Vincent Descoeur. Notre amendement vise à s'assurer de la publication et de la présentation au Parlement des schémas nationaux, des infrastructures de transport d'une part, des services de transport d'autre part. Cela permettra d'assurer de notre part, comme de la part de nos concitoyens, une bonne connaissance des objectifs de l'État en la matière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités, puis sa révision périodique, ont vocation à se substituer au schéma national des infrastructures de transport, qui est par ailleurs supprimé. Tel est l'objet de l'article 1^{er} C, qui modifie l'article L. 1212-1 du code des transports.

Quant au schéma national des services de transport prévu par le droit en vigueur, sa présentation ne peut, à l'évidence, être faite d'ici au 30 juin, alors que nous sommes en plein débat sur la LOM. Nous aurons à renouveler la convention des trains d'équilibre du territoire d'ici au 31 décembre 2020 ; c'est à cet horizon que je vous donne rendez-vous pour vous présenter une version actualisée du schéma national des dessertes ferroviaires d'intérêt national. Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, je devrai formuler un avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Je modifierai donc la date d'ici la séance publique.

Les amendements sont retirés.

Article 1^{er} D (article L. 1213-1 du code des transports) : *Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes*

La commission examine l'amendement CD101 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue M. Vincent Rolland propose d'inclure dans la planification régionale des infrastructures le transport par câble, qui est de plus en plus utilisé dans le monde – et même à Brest.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La prise en compte des transports guidés et des modes de transport non carbonés est explicitée dans la priorité n° 4, qui mentionne l'objectif de développer l'usage des mobilités moins polluantes, notamment dans les grandes villes. Je pense donc que cette préoccupation est satisfaite. Je propose le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'expression « infrastructures décarbonées » ne semble pas avoir de définition juridique. Son emploi peut donc prêter à diverses

interprétations. Au-delà de cette observation, je crois, moi aussi, que cet amendement est satisfait.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1^{er} D sans modification.*

Après l'article 1^{er} D

La commission examine l'amendement CD1489 de M. Fabrice Brun.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est particulièrement attentif à l'état des infrastructures et aux normes de sécurité qui les encadrent. Je pense donc que cette préoccupation est satisfaite, sans qu'il soit nécessaire de faire un rapport sur le sujet.

Je propose le retrait de l'amendement. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Article 1^{er} E : (article L. 1221-1A [nouveau] du code des transports) : *Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes*

La commission examine l'amendement CD3138 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de suppression, puisque cet article dispose que l'État et les collectivités territoriales doivent proposer « une offre de mobilité en adéquation avec les besoins des populations et des territoires » en matière de transports publics et qu'ils « accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires ».

Ces éléments paraissent redondants avec le dispositif de l'article 1^{er} A et les développements du rapport annexé. Il vous est donc proposé de supprimer l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*L'article 1^{er} E est ainsi **supprimé**.*

*En conséquence, les amendements CD1931 de Mme Danielle Brulebois et CD1726 de M. Sébastien Cazenove **tombent**.*

Après l'article 1^{er} E

La commission examine l'amendement CD1846 de Mme Jennifer de Temmerman.

Mme Frédérique Tuffnell. Je voudrais vous parler de l'entretien des ponts et des routes.

Cet entretien constitue une problématique reconnue pour un bon nombre de communes et de collectivités territoriales. Selon un arrêt du Conseil d'État en date du 26 septembre 2001, les ponts font partie de la voie dont ils assurent la continuité. Leur propriété et leur entretien reviennent donc aux dépositaires de la voie portée par l'ouvrage.

La loi du 7 juillet 2014, dite « loi Didier », a permis de répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies, grâce à des conventions passées entre les gestionnaires de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante. Mais les ouvrages déjà existants ne sont pas compris dans la loi.

Ce manque se fait ressentir pour les communes qui ne bénéficient pas des moyens financiers ou techniques nécessaires à l'entretien et à la rénovation des ouvrages d'art existants. Pour autant, afin de garantir la sécurité des usagers, nous devons permettre aux ouvrages existants de bénéficier des conventions nouvelles et de la répartition des charges financières.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je n'ai pas du tout cette lecture de la loi Didier. Ce n'est du reste pas la pratique des services de l'État. La loi Didier prévoit bien, pour les ouvrages existants bénéficiant d'une convention, que cette convention perdure. Mais elle n'exclut pas qu'en cas d'accord entre les parties, une nouvelle convention soit établie. Elle prévoit bien qu'une convention soit établie pour les ouvrages qui n'en bénéficient pas. Je pense donc que cette nouvelle disposition serait inutile, car elle est d'ores et déjà satisfaite.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Mme Frédérique Tuffnell. S'il s'agit seulement d'une question d'interprétation de la loi, je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1157 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à rendre plus efficace l'évaluation des projets et grands projets d'infrastructures de transport, et à privilégier l'optimisation des infrastructures existantes ou leur aménagement, plutôt que la construction de nouvelles infrastructures. Telle est la volonté du Président de la République et la vôtre, madame la ministre : que nous réutilisions déjà ce que nous avons. Zéro artificialisation nette !

L'objectif est d'adapter au mieux ces projets et grands projets aux besoins de déplacements des personnes et de transport de marchandises, et à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. L'ensemble des projets d'infrastructure devront tenir compte de leur impact sur l'environnement et de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense vraiment que votre amendement est satisfait. À chacune des lignes de cette partie relative à la programmation, nous avons répété que la priorité va à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. De plus, les conditions de mise en œuvre de l'article L. 1511-1-1 que vous proposez devraient être définies de manière objective. Or je vois mal comment on pourrait constater l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. Cela me paraît assez flou. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

M. Hubert Wulfranc. Comme cosignataire de l'amendement, n'ai-je pas le droit d'en demander le maintien, si d'aventure notre collègue M. Jimmy Pahun veut le retirer ?

Sur le fond, il me semble que l'adoption de cet amendement permettrait de mieux border un certain nombre de contentieux majeurs en matière d'impact à la fois environnemental et humain, lorsque des projets d'investissement lourd sont envisagés. Vous comprendrez qu'en la matière, certains puissent attacher un intérêt particulier à ce point. Je ne veux pas parler d'insincérité dans l'instruction des enquêtes publiques ouvrant droit aux déclarations d'utilité publique. Mais l'inscription dans la loi de ces dispositions ne me paraît pas superflue au regard des enjeux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Si l'amendement a été retiré, vous pouvez néanmoins le reprendre.

M. Hubert Wulfranc. C'est ce que je fais.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD88 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement propose la déprogrammation de la liaison express entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Vous connaissez les divergences de vue majeures d'un certain nombre d'élus d'Île-de-France concernant cet investissement, à la fois quant à son montage et quant à sa priorisation par rapport à un certain nombre d'autres flux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD651 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Benoit Simian. Les ports et quais fluviaux sont les « portes d'entrée et de sortie » du réseau navigable. Ils font partie intégrante de l'infrastructure fluviale. Il s'agit, par cet amendement de ma collègue Mme Carole Bureau-Bonnard, d'instituer un schéma national de développement des ports intérieurs. La conférence nationale sur le fret fluvial qui s'est déroulée en 2016 avait conclu à la nécessité d'élaborer un tel schéma aux fins de faciliter l'inscription des enjeux portuaires dans les documents de planification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) prennent déjà en compte ces enjeux, notamment pour assurer la prise en compte de ces ports intérieurs qui définissent l'armature de notre réseau fluvial. Je pense donc que l'amendement est satisfait, et j'en propose le retrait.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cet amendement me semble satisfait par les objectifs et le programme d'investissement figurant à l'article 1^{er} A. Il pourrait toutefois effectivement améliorer la prise en compte du transport et des infrastructures fluviaux dans le cadre de l'élaboration des SRADDET. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD505 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à s'assurer que le groupe SNCF privilégie les investissements en faveur de la régénération du réseau ferré national et de la mobilité ferroviaire plutôt que les investissements à l'étranger et les investissements hors ferroviaire. En effet, le groupe s'est fixé comme objectif de réaliser 50 % de son chiffre d'affaires à l'étranger, alors que, dans le même temps, il n'a échappé à personne que les crédits manquent pour régénérer et moderniser le réseau ferré national.

Le Parlement gagnerait ainsi à définir la feuille de route du groupe ferroviaire national, en posant l'aménagement du territoire comme l'une des priorités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Très clairement, les investissements de SNCF Réseau visent prioritairement la remise en état du réseau ferré national – qui en a bien besoin. J'ajoute que les comptes de SNCF Réseau sont, et resteront, séparés de ceux des autres entités du groupe SNCF. Il ne peut donc en aucun cas y avoir d'effet d'éviction entre les investissements des autres entités du groupe SNCF, dans le domaine ferroviaire ou non, et ceux de SNCF Réseau en faveur d'une remise en état du réseau. Je propose donc le retrait de l'amendement, à défaut de quoi je me verrai au regret d'émettre un avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle examine les amendements identiques CD502 de M. Vincent Descoeur, CD741 de M. Guy Bricout et CD803 de Mme Pascale Boyer.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement traite de l'intérêt qu'il y a à développer les trains de nuit.

M. Guy Bricout. Par cet amendement, nous demandons un rapport sur l'opportunité du redéploiement des trains de nuit. Au vu de l'enclavement de certains de nos territoires, qui souffrent tout particulièrement de la disparition de ces trains, il apparaît opportun de se donner, dès à présent, le temps d'étudier le redéploiement d'un réseau national et européen d'Intercités de nuit à mettre en place progressivement. Il faudra ainsi mettre particulièrement l'accent sur les déplacements transversaux entre régions distantes.

Mme Pascale Boyer. Nous savons tous que l'investissement dans la régénération du réseau ferroviaire est une priorité gouvernementale. Cet amendement vise à ce que les investissements prennent en compte les services ferroviaires Intercités de nuit et valorisent l'existant.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont satisfaits par l'amendement CD3175 de la rapporteure. Adopté hier, il prévoit précisément que l'État élabore une stratégie sur ces trains d'équilibre du territoire, notamment les trains de nuit. Je propose donc le retrait de ces amendements, puisqu'ils sont satisfaits. À défaut, je devrai émettre un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Tout le monde défend les trains de nuit, mais personne ne les prend ! (*Exclamations.*) Il ne faut tout même pas exagérer : ces trains sont ultra-déficitaires. S'il est évidemment important de garder un minimum de maillage, nous n'allons pas en même temps pleurnicher face aux coûts excessifs et aux déficits.

M. Vincent Descoeur. On les prend d'autant moins qu'il n'y en a plus... Mais, par le passé, ils ont fait la preuve de leur utilité. Les habitants de départements qui sont distants de sept heures de train de Paris auraient intérêt à ce qu'on puisse faire le trajet entre vingt-deux heures trente et cinq ou six heures du matin.

Mme Pascale Boyer. Monsieur Pancher, vous avez peut-être la chance de vivre dans un département proche de la capitale, mais ce n'est pas mon cas, puisque je suis députée des Hautes-Alpes, département de montagne. Pour moi, le train de nuit est vital pour le développement de notre économie, basée essentiellement sur le tourisme. (*Applaudissements.*) Si nous n'avions pas de trains de nuit, les touristes ne pourraient pas venir dans des conditions acceptables.

Je veux bien qu'on dise que le train de nuit est déficitaire, mais je n'admets pas qu'on puisse en dire du mal lorsqu'il est déployé dans des départements comme les nôtres, et notamment dans le département des Hautes-Alpes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, madame Pascale Boyer, pour ce brillant plaidoyer !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour avoir eu le plaisir de me rendre en train de nuit dans le département de Mme Pascale Boyer, je pense que ces trains sont indispensables pour un certain nombre de territoires. Et je pense qu'ils ont de l'avenir.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD706 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et à la veille de nouveaux contrats de plan État-régions, je pense utile, à l'horizon 2020, de disposer d'une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes qui appartiennent aux catégories 7 à 9 dans la classification de l'Union internationale des chemins de fer, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, en particulier les régions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien cette préoccupation. Elle est tellement flagrante que nous avons d'ores et déjà ou, devrais-je dire, vous avez d'ores et déjà voté, à l'article 27 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, la remise d'un rapport d'ici à fin juin 2019. Cet amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, elle rejette l'amendement CD1038 de Mme Laurence Trastour-Isnart.

Elle examine ensuite l'amendement CD2417 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Cet amendement porte sur l'établissement public Routes nationales de France, sur la création duquel nous avons échangé. Je parle de création, mais il s'agirait plutôt d'une fusion de toutes les directions interdépartementales des routes (DIR).

Cette unification des services aujourd'hui répartis dans toute la France permettrait de gagner en efficacité et en expertise. Elle était le fruit des discussions qu'on avait eues au cours des Assises nationales de la mobilité. Elle était intégrée à la version initiale du texte sur laquelle nous avons travaillé.

Notre amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur la possibilité de créer cet établissement, dans un contexte où le réseau routier non concédé se dégrade d'année après année.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous aurez noté que le Président de la République a souhaité qu'on puisse engager des discussions avec les collectivités sur une nouvelle étape de décentralisation. Je pense qu'il faut permettre à ces discussions de se dérouler, notamment au sujet d'éventuelles décentralisations concernant le réseau routier national, préalablement à la poursuite de la réflexion sur la gestion des routes nationales. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait, sinon avis défavorable, pour les mêmes raisons.

L'amendement est retiré.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en avons terminé avec le titre I^{er} A.

La réunion est suspendue de vingt-deux heures quinze à vingt-deux heures vingt.

TITRE IV PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

Article 30 : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2027*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'article 30 a été supprimé par le Sénat.

La commission maintient la suppression de cet article.

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre I^{er}

Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31 (article 39 *decies* E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 213-2, L. 224-1, L. 224-2, L. 224-3, L. 224-7, L. 224-8, L. 224-13, L. 225-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-13, L. 234-14, L. 234-16, L. 235-1, L. 235-3, L. 325-1-2, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-2, L. 343-2 [nouveau], L. 344-1-1 [nouveau] du code de la route, article L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal) : *Mesures relatives à la sécurité routière*

La commission examine l'amendement CD3241 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de réintroduire une disposition supprimée par le Sénat, qui prévoit que lorsqu'il est informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage commis à l'encontre d'un inspecteur du permis de conduire, le préfet du département où l'infraction a été commise peut interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire.

Cette disposition a été instaurée pour protéger les inspecteurs du permis de conduire et éviter qu'ils ne se retrouvent en face de la personne qui aurait pu les agresser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On a constaté une augmentation des agressions à l'encontre des inspecteurs du permis de conduire, notamment au cours de l'année 2018. Le présent amendement permet, par une mesure de police administrative, de protéger ces agents publics exposés à des personnes susceptibles de menacer leur intégrité physique. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD1647 de M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. Cet amendement prévoit que l'activité des titulaires de l'autorisation d'enseigner est incompatible avec le statut d'auto-entrepreneur.

Les plateformes en ligne qui n'ont pas de local font trop souvent appel à des formateurs sous statut d'auto-entrepreneurs. Cette concurrence donne lieu à un important contentieux entre les types de structures sans apporter d'amélioration à la situation.

Contrairement au statut de salariés, ces personnes disposent d'un statut fiscal réduisant leurs charges, ce qui peut s'apparenter à un contournement du paiement des charges sociales ou répondre à une définition de travail dissimulé. Les enjeux de sécurité et d'assurances sont revus à la baisse avec une prise en charge des élèves et des prix extrêmement variables en fonction de la structure choisie.

Enfin, la situation professionnelle des moniteurs est à souligner puisque leur traitement, leur rémunération et leur protection sociale sont très différents suivant qu'ils ont le statut de salarié ou d'auto-entrepreneur.

En appréhendant favorablement cet amendement, je crois que l'on assurera la paix sociale avec l'ensemble des auto-écoles de notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Une telle disposition serait contraire aux règles sur la liberté d'établissement. J'ai bien compris les difficultés que vous soulevez, mais je rappelle que parmi les orientations qui ont été annoncées récemment par le Premier ministre, il est prévu d'accroître la transparence de l'information sur la qualité de la formation dispensée par les auto-écoles, notamment par un affichage harmonisé des prix ainsi que des taux de réussite de tous les établissements. Par ailleurs, il est important de s'assurer qu'il existe une offre sur tout le territoire, en vue de permettre notamment aux jeunes de passer le permis de conduire. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, même si j'entends bien, monsieur Gérard Manuel, les problématiques que vous évoquez, notamment celles du travail illégal et de la distorsion de concurrence.

M. Arnaud Viala. Madame la ministre, les annonces faites par le Président de la République et le Premier ministre sur la diminution du coût du permis de conduire ont des effets assez dévastateurs sur le réseau des auto-écoles « traditionnelles », puisque si l'on ne compare que les prix, on ne compare pas du tout les prestations et les charges afférentes à un niveau de service élevé. Un certain nombre d'auto-écoles, en particulier dans les territoires que nous représentons, s'interrogent sur leur capacité à se maintenir demain si rien n'est fait, car il ne s'agit pas uniquement de diminuer le prix des heures de conduite, mais de faire en

sorte que la prestation d'enseignement du code de la route, essentielle pour la sécurité des usagers, perdure.

M. Bertrand Pancher. C'est un bon amendement, même si je comprends les arguments de Mme la ministre.

Je souhaite appeler l'attention de l'ensemble de nos collègues sur les drames que commencent à vivre les patrons d'auto-écoles. La dérégulation est d'une grande violence. Si je comprends qu'il soit nécessaire de veiller à ce que le permis de conduire soit accessible à tous, il faut aussi s'assurer qu'en faisant appel à des sociétés qui travaillent en ligne, on n'aboutisse pas à des situations dramatiques pour ces professionnels qui se sont engagés financièrement, qui ont parfois payé cher leur fonds de commerce et qui risquent de se retrouver ruinés demain. Il convient de veiller à ce que les professionnels des auto-écoles ne connaissent pas les mêmes difficultés que celles rencontrées par les chauffeurs de taxi avec la libéralisation massive du marché. Si c'est le cas, il faudra réfléchir à des systèmes de compensation. Je suis très mal à l'aise lorsque je discute avec des patrons d'auto-écoles de mon département.

M. Gérard Menuel. Madame la ministre, je vous rejoins lorsque vous parlez d'offre, mais là, en l'occurrence, il s'agit d'avoir en permanence une offre de qualité, ce qui ne peut se faire qu'avec des enseignants bien formés. Se proclamer auto-entrepreneur sans avoir reçu de formation alors qu'il y va de la sécurité de chacun est assez dangereux.

M. Hubert Wulfranc. Je suis favorable à cet amendement, qui soulève plusieurs questions.

La première est l'accessibilité du permis de conduire. Comme plusieurs de mes collègues, j'ai constaté que certaines collectivités, en particulier les départements, se sont mis en retrait depuis quelques années et n'accordent plus d'aides au passage du permis à des jeunes, et notamment aux jeunes demandeurs d'emploi. Pour votre part, madame la ministre, vous insistez sur l'aide sociale qui permet un accès plus facile aux mobilités, y compris pour l'acquisition du permis de conduire.

La seconde est la qualité qu'il faut maintenir dans l'enseignement par le réseau des auto-écoles. Si je ne partage pas l'ensemble des revendications de la profession, nous devons savoir qu'il s'agit d'une profession régulée, qui assure une continuité d'enseignement auprès de l'élève sur le long terme, et ce dans la proximité. Tout vous invite donc, mes chers collègues, à reconsidérer la décision que vous vous apprêtez à prendre.

M. Guillaume Garot. Je partage les propos que viennent d'exprimer nos collègues, de tous les bords politiques d'ailleurs. Il faut être extrêmement vigilant quant aux risques de déstabilisation du secteur. Je rappelle que la profession est fondée sur le métier d'artisan et sur un statut, celui de moniteur d'auto-école, qui a fait la preuve depuis des années de la qualité des enseignements dispensés. Si l'on fait souffler un vent libéral allant jusqu'à l'« ubérisation » du secteur, pourra-t-on continuer à garantir la qualité de la formation, sa sécurité et donc la sécurité routière ? Voilà la question que nous devons nous poser. Bien sûr, il est nécessaire que le secteur évolue, mais il a déjà évolué. Il ne faut pas croire que c'est un secteur figé, que les artisans sont sourds aux demandes des jeunes qui veulent évidemment accéder dans de meilleures conditions au permis de conduire. Cette évolution, il faut la mener avec les artisans des auto-écoles et non contre eux.

Mme Françoise Dumas. Notre souci à tous, c'est de faire que tous les jeunes – pas uniquement les jeunes, d'ailleurs – puissent avoir accès au permis de conduire.

En France, 48 millions de personnes possèdent le permis de conduire. C'est le premier examen, et parfois le seul, que passent les jeunes. Il faut savoir aussi – c'est une réalité, mais on peut faire comme si on ne la voyait pas – que de 600 000 à 800 000 personnes conduisent sans permis, avec toutes les conséquences que cela peut avoir en termes de sécurité – cela peut détruire des vies. On ne peut donc se satisfaire de la situation actuelle.

Dans le rapport que j'ai remis au Premier ministre, au mois de février dernier, nous nous sommes demandé comment rendre le permis de conduire plus accessible. Il ne faut surtout pas s'imaginer que l'accessibilité du permis de conduire se résume à une question de prix : cela dépend aussi du nombre d'heures dont on doit bénéficier. Il faut aussi pouvoir passer le permis de conduire partout et que tous les publics puissent y avoir accès. En la matière, des progrès importants sont nécessaires.

Passer le permis de conduire coûte environ 1 800 euros. Nous sommes tous attachés à un maillage territorial qui offre la possibilité à chacun de passer le permis partout, encadré par des personnes compétentes, accompagnantes, sécurisantes. Ce maillage territorial existe avec les auto-écoles qui permettent d'avoir affaire à des enseignants professionnels qui savent transmettre et qui ont la passion de la transmission. Néanmoins, il doit être possible également de passer, comme on le souhaite, le permis de conduire avec d'autres outils, d'autres supports qui peuvent être pour certains plus adaptés que d'autres. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement dans ce sens, qui offre une plus grande accessibilité et une grande transparence dans toutes les prestations qui sont offertes.

La question du permis de conduire sur des plateformes en ligne concerne actuellement moins de 10 % des personnes, mais ce système peut constituer un moyen à certains endroits, à certains moments.

Je le répète, je présenterai des amendements qui prévoient des outils supplémentaires peut-être plus attractifs pour les jeunes, tout en considérant qu'il faut continuer à offrir un accompagnement personnalisé.

M. Jean-Marie Sermier. J'ai cosigné avec grand intérêt l'amendement de notre collègue M. Gérard Menuel, car il ne faut pas confondre le coût que représente pour les jeunes le permis de conduire – ils ont effectivement besoin d'être aidés pour le passer – et la baisse de la qualité de la formation. Actuellement, les professionnels sont formés et assurent un service de grande qualité que personne ne remet en cause, et qui est même regardé avec intérêt par bien d'autres pays de l'Union européenne.

Quant aux tarifs, on peut peut-être y travailler avec les auto-écoles, les artisans eux-mêmes. Je rappelle que de nombreuses collectivités ont pris des mesures, non en accordant des subventions, mais en aidant les gens à passer le permis de conduire. C'est ce que fait modestement la ville de Dole qui, en échange d'une action citoyenne soit dans le cadre d'un travail, soit dans le cadre d'une association, aide au passage du permis de conduire.

Il ne faut en aucun cas transiger avec la qualité car ces artisans effectuent un travail remarquable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien souligné que le prix mais aussi le taux de réussite aux examens seront affichés afin d'accroître la transparence. Bien évidemment, pour être moniteur il faudra avoir réussi le certificat de compétence professionnelle enseignant de la conduite et de la sécurité routière (CCP-ECSR). Ce n'est donc pas une question de statut d'auto-entrepreneur ou d'artisan.

Il ne s'agit pas de transiger avec la qualité de la formation des jeunes ou des moins jeunes au permis de conduire, mais de laisser une palette de possibilités ouverte. Nous aurons l'occasion, lors de la présentation des amendements de Mme Françoise Dumas, d'examiner des mesures permettant aux auto-écoles classiques de s'adapter et d'offrir le meilleur service à nos jeunes et aux moins jeunes qui veulent passer le permis de conduire.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD2718 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. Les conditions d'obtention du permis de conduire constituent un enjeu majeur en termes de sécurité routière, mais aussi d'accès à l'emploi et à la formation. La maîtrise des coûts liés à l'obtention du permis de conduire passe notamment par une plus grande transparence des offres et des prix pratiqués. La loi du 6 août 2015 relative à la croissance, l'activité et l'égalité des chances économique a prévu un encadrement des contrats d'enseignement de la conduite. Depuis, les professionnels du secteur sont tenus de remettre à chaque candidat un contrat écrit qui précise les modalités de la formation.

Il apparaît néanmoins nécessaire, dans une optique de simplification et de sécurité juridique pour les consommateurs et les professionnels, de prévoir que ces contrats devront être en conformité avec un contrat-type défini par décret en Conseil d'État. Celui-ci sera de nature à améliorer les relations entre les professionnels et les consommateurs et à permettre aux consommateurs de comparer plus aisément les différentes prestations et les conditions offertes par les auto-écoles.

Le présent amendement prévoit donc que les établissements d'enseignement de la conduite, lorsqu'ils établissent un contrat avec un élève, utilisent un contrat-type dont les modalités seront définies par décret en Conseil d'État. Il sera donc de nature à améliorer l'accessibilité en termes de prix des prestations pour une plus grande transparence qui sera, je pense, bénéfique pour tout le monde.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement se situe dans la continuité des mesures annoncées par le Premier ministre, le 2 mai dernier, sur la base du rapport de Mme Françoise Dumas. Je pense que cette transparence est attendue par tous. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cette mesure va dans le bon sens. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle étudie ensuite les amendements CD2642 et CD2643 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque pour la santé des Français. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, elles entraînent des troubles du sommeil et de l'apprentissage, des désordres cardiovasculaires, des perturbations endocriniennes et digestives et sont à l'origine de 10 000 morts par an. Selon le Conseil national du bruit, 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Parmi les émetteurs de nuisances sonores, on peut citer les deux-roues dont les conducteurs retirent parfois les silencieux des pots d'échappement simplement pour laisser filer le bruit, au point que dans certains secteurs d'Île-de-France, comme la région de Fontainebleau, la vallée de Chevreuse ou le parc du Vexin, la situation devient insupportable pour les habitants.

L'amendement CD2642 propose donc, lorsque le véhicule est intercepté et que le bruit qu'il émet dépasse le seuil sonore maximal autorisé, que l'agent puisse retirer, à titre conservatoire, le permis de conduire du conducteur.

L'amendement de repli CD2643 prévoit que le geste de retrait du silencieux est sanctionné par un retrait, à titre conservatoire, du permis de conduire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons examiné hier plusieurs amendements portant sur les nuisances sonores. Bien évidemment, je partage votre préoccupation concernant celles liées au retrait des « chicanes ». D'ailleurs, le Gouvernement travaille avec l'ensemble des acteurs du secteur des deux et trois-roues motorisées pour établir une charte permettant de réduire les émissions sonores. Toute la filière est donc mobilisée sur ce sujet.

Le code de la route prévoit déjà que le moteur des deux et trois-roues doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux, et que toute opération tendant à supprimer ou à réduire son efficacité est interdite. Du reste, plus de 3 000 infractions sont punies chaque année par une contravention de quatrième classe.

Les sanctions que vous proposez me paraissent disproportionnées, puisqu'elles seraient du même niveau que celles prévues pour les accidents mortels, la conduite sous l'influence de l'alcool et les excès de vitesse de plus de 40 kilomètres par heure. Il faut donc en rester à des sanctions proportionnées, même si je mesure bien la gêne occasionnée.

Je suis défavorable à l'amendement CD2642 et demande le retrait de l'amendement CD2643 car il est satisfait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Barrot, je comprends et partage votre combat contre les nuisances sonores.

Toutefois, j'émet un avis défavorable sur le premier amendement car la sanction me semble disproportionnée, et je vous demande de retirer le second car il est satisfait.

M. Jean-Noël Barrot. Certes, ces comportements sont déjà sanctionnés par une amende de 90 euros, mais en réalité ça ne marche pas, car souvent le silencieux est retiré mais conservé par le conducteur sous la selle, ce qui fait qu'il peut l'y remettre aussitôt après avoir payé l'amende ! C'est pourquoi je propose d'alourdir la sanction.

Je reconnais que celle que je propose est quelque peu disproportionnée, et c'est pourquoi je défendrai, dans quelques minutes, deux autres amendements en prévoyant une plus modérée.

Enfin, je suis très heureux de savoir qu'un travail est engagé entre la filière et le Gouvernement et je serai heureux de pouvoir y être associé. Je retire donc les deux amendements.

Les amendements sont retirés.

La commission adopte l'amendement de conséquence CD3242 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD3273 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article L. 234-2 du code de la route prévoit que toute personne coupable d'un des délits prévus à l'article L. 234-1 – conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise d'un état alcoolique – peut également se voir interdire par le juge de conduire pendant une durée de cinq ans ou plus un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique.

Je propose tout simplement d'exclure l'application de cette sanction à la conduite à usage professionnel à cause des coûts que cela peut faire peser sur l'employeur et parce que cela risque de mettre en péril l'emploi des personnes condamnées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à exclure l'application de la peine d'interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé d'un éthylotest antidémarrage à la conduite à usage professionnel. Je rappelle que la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a supprimé pour les délits les plus graves la possibilité d'aménager la peine complémentaire de suspension du permis de conduire en la limitant à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. L'article 31 du projet de loi d'orientation des mobilités met en œuvre la mesure n° 11 du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 qui prévoit justement de lutter plus efficacement contre l'alcool au volant en développant l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage. Cette mesure permet de donner au juge la possibilité d'assortir la sanction d'une possibilité de reconduire immédiatement, sous réserve de l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage. Il s'agit aussi de rééduquer les personnes souffrant d'alcoolisme en s'inscrivant justement dans une logique de prévention de la conduite addictive.

Limiter le champ de l'application de la peine à l'usage privé reviendrait à dénaturer la mesure des objectifs poursuivis. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. J'ai bien noté la flexibilité qu'apporte cette nouvelle disposition et je l'approuve totalement, même si je conçois que cela risque de faire peser une charge supplémentaire sur les employeurs. Je retire l'amendement, mais nous en discuterons sans doute en séance publique.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3244 de la rapporteure.

Les amendements CD3102 et CD3101 de la rapporteure sont retirés.

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD2645 et CD2644 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Nous en revenons à la question de la nuisance sonore des motos. Je propose ici une sanction plus proportionnée que précédemment.

L'amendement CD2645 reprend exactement l'article 5 d'une proposition de loi qui avait été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale. Il vise à sanctionner le comportement de retrait du dispositif de silencieux par le conducteur de la moto.

Quant à l'amendement de repli CD2644, il prévoit une contravention de quatrième classe pour ce type de comportement, même quand la transformation est temporaire, c'est-à-dire quand le conducteur dispose du silencieux qu'il peut replacer après avoir été intercepté.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2645 recopie l'article R. 318-3 du code de la route en le remontant au niveau législatif et en rehaussant la sanction de la quatrième à la cinquième classe. J'appelle votre attention sur le fait que les contraventions de cinquième classe ne font pas aujourd'hui l'objet d'un paiement forfaitaire mais qu'elles nécessitent une procédure judiciaire, ce qui pourrait nuire à l'efficacité de la mesure et donc aller dans le sens inverse de l'objectif recherché.

L'amendement CD2644 prévoit une sanction de quatrième classe contre les conducteurs de deux-roues qui retirent, même temporairement, le dispositif d'échappement silencieux de leur véhicule. Comme j'ai eu l'occasion de le dire, des sanctions sont d'ores et déjà prévues. Vous proposez en plus la rétention du permis de conduire, procédure réservée aujourd'hui à des délits graves. Là encore, la mesure est disproportionnée.

Je le répète, nous travaillons avec l'ensemble des acteurs pour aboutir à une charte visant à réduire les émissions sonores des deux-roues et trois-roues motorisés et quadricycles, à sensibiliser la filière et les utilisateurs de deux-roues et trois-roues motorisés et quadricycles à la problématique des pollutions sonores et donc à lutter contre ces nuisances sonores. J'ai bien noté votre souhait d'y être associé et je pense que ce serait intéressant. Pour l'heure, je vous propose le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vois que tous les chemins mènent au bruit des deux-roues... La ministre ayant bien exposé ici les problématiques liées à l'inscription dans la loi de telles dispositions, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

M. Jean-Noël Barrot. J'entends l'argument de Mme la ministre sur l'amendement CD2645, même si, je le répète, cet amendement reprend exactement la rédaction de l'article 5 d'une proposition de loi qui avait été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale.

Néanmoins, je veux bien le retirer au bénéfice de l'amendement CD2644 que je maintiens et qui ne prévoit pas de retrait du permis de conduire, à titre conservatoire, mais affirme simplement que le fait de réaliser une transformation, même temporaire, sur un véhicule constitue une contravention de quatrième classe.

L'amendement CD2645 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD2644.

Puis elle étudie l'amendement CD1940 de Mme Alexandra Valetta Ardisson.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable. Nous aurons l'occasion d'y revenir en séance.

Mme Zivka Park, rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement. Tel qu'il est rédigé, cet amendement peut conduire à imposer un contrôle technique aux vélos et aux trottinettes, ce qui est excessif...

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD3100 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à rétablir une disposition supprimée par le Sénat : l'extension du champ d'application des dispositions relatives à la procédure d'immobilisation et de mise en fourrière à l'initiative du préfet en cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire, de conduite d'un véhicule en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite sous l'emprise de stupéfiants, enfin de refus de se soumettre aux tests de contrôle.

Cette mesure est nécessaire pour lutter contre toutes ces formes de délits.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit effectivement de rétablir une mesure décidée par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de janvier 2018, et de simplifier, ce faisant, la tâche des forces de l'ordre et des parquets. Le délai de seize jours permettra aux procureurs de la République de se prononcer, au titre de leurs prérogatives, sur la mise en fourrière judiciaire du véhicule en vue de statuer par la suite sur sa confiscation.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD3274 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement, qui me tient particulièrement à cœur, prévoit d'aider les maires des communes rurales et des villes moyennes en complétant le code de la route. Il propose que les officiers ou agents de police judiciaire ayant constaté une infraction réprimée par les articles R. 635-8 et R. 644-2 du code pénal relatifs aux dépôts

illégaux d'ordures puissent faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction.

Cet amendement vise donc à lutter contre ce fléau que constitue le dépôt sauvage d'ordures à l'aide de véhicules, qui dénaturent les paysages et peuvent comporter des dangers pour le voisinage, notamment s'ils gênent la circulation ou sont sources de pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement étend le champ d'application de l'article L. 325-1-2 du code de la route pour permettre, en cas de dépôts illégaux d'ordures, de faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Je pense que cet amendement doit faire écho, notamment dans les départements de grande couronne en Île-de-France et certainement ailleurs. Conscient des enjeux environnementaux et d'ordre public, notamment en cas d'objets dangereux pour la circulation sur la chaussée, le Gouvernement est favorable au développement des outils de dissuasion face à ce type de comportement. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte successivement l'amendement de conséquence CD3253 et les amendements rédactionnels CD3245 et CD3246 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD1415 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à donner de la souplesse en ce qui concerne les avis de paiement des forfaits post-stationnement, à la suite de la décentralisation du stationnement payant sur les voiries entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018. C'est un vrai succès, obtenu d'ailleurs de haute lutte, puisque les collectivités territoriales l'ont réclamé pendant très longtemps contre l'avis de l'administration centrale.

Ces dispositions sont maintenant mises en place. Les collectivités ont recours aux services de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), seule habilitée à accéder au fichier où sont consignées les informations personnelles des propriétaires de véhicules. Les collectivités ont recours à ses services par le biais d'une convention d'une durée de trois ans.

Afin de renforcer la décentralisation de la gestion du stationnement par les collectivités et leur donner davantage de latitude dans la mise en œuvre de leur politique, cet amendement prévoit de donner accès au système d'immatriculation des véhicules à toute collectivité chargée de collecter la redevance de stationnement sur voirie, par conséquent sans passer par une nécessaire convention. Toutefois, dans le but de respecter les conventions signées par les collectivités avec l'ANTAI, cet accès ne serait donné qu'à compter de leur date d'expiration, c'est-à-dire à partir du 1^{er} janvier 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends évidemment que les collectivités souhaitent disposer, sur les auteurs d'infractions, d'informations leur permettant de recouvrer les redevances de stationnement. Toutefois, comme vous l'avez rappelé, monsieur Bertrand Pancher, il est d'ores et déjà possible pour les

collectivités de passer des conventions avec l'ANTAI. De nombreuses collectivités l'ont d'ailleurs fait. La prestation fournie par l'ANTAI a permis une limitation du coût global de la réforme et sa mise en œuvre par des collectivités de tailles variées, tout en assurant la sécurisation des traitements de données personnelles – enjeu qui me semble également important. Au regard des contraintes – notamment techniques et budgétaires – pesant sur ce système d'information, ainsi que des risques qu'entraîneraient pour lui des sollicitations multiples, je pense que le fait d'accorder directement l'accès serait une mauvaise solution, et ce d'autant plus qu'on peut tout à fait avoir ces informations par le biais d'une convention avec l'ANTAI. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande le retrait de cet amendement : tel qu'il est rédigé, il irait beaucoup plus loin que ne le souhaitent ses auteurs, car l'accès ne serait pas limité à l'exercice de cette mission, ce qui conduirait à accorder un droit d'accès excessif.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2719 de M. Sylvain Maillard.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement concerne la circulation et le stationnement des engins de déplacement personnel que sont les trottinettes. Il vise à renforcer la régulation des trottinettes électriques en libre-service, notamment en instaurant une interdiction de circuler sur les trottoirs et, au contraire, une obligation de circuler sur les pistes cyclables, tout en limitant la vitesse à 30 kilomètres par heure. S'agissant de la vitesse, nous avons déjà eu un débat sur le sujet. Je ne m'y attarderai donc pas : le décret que Mme la ministre nous a annoncé me semble aller dans le bon sens. Nous avons également déjà débattu du stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu, effectivement, des débats riches au sujet des trottinettes. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, en dépit du plaisir que j'aurais à faire un *remake* de notre débat sur le sujet...

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement. Nous avons obtenu des engagements fermes de la part de Mme la ministre, y compris concernant l'âge minimum nécessaire pour conduire des engins : nous avons acté qu'il s'établirait à 12 ans, quand il était proposé, dans le présent amendement, de le fixer à 14 ans. Nous avons déjà débattu également du stationnement de ces engins.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD2720 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. Il s'agit d'un dispositif d'aide à l'acquisition de simulateurs. L'usage de ces appareils dans l'apprentissage de la conduite apparaît comme intéressant, d'un point de vue tant pédagogique qu'économique. Les méthodes d'enseignement ont peu évolué depuis trente ans : il est nécessaire de les moderniser. De plus,

les simulateurs permettent d'accélérer la prise en main du véhicule, d'appréhender les manœuvres et certaines situations d'urgence, de sensibiliser l'élève à la perception des risques, de lui donner confiance en lui avant qu'il ne se trouve en situation réelle, sur la route, derrière un volant. En outre, ces appareils peuvent constituer un vecteur de baisse des coûts significatif. En effet, le coût horaire d'une heure de conduite est beaucoup moins élevé sur simulateur qu'en conditions réelles. Leur usage permet également de réduire le nombre d'heures utiles, mais aussi de mutualiser les premières heures de conduite et de prévoir des méthodes d'apprentissage entre pairs – toujours en présence d'un enseignant, bien sûr. Ces approches sont intéressantes.

Malgré les avantages évidents du recours au simulateur, le développement de cet outil nécessite de penser l'accompagnement de la filière dans cette transition numérique. En effet, l'achat d'un simulateur représente un coût et un investissement importants pour beaucoup d'écoles de conduite – entre 15 000 et 50 000 euros pour les meilleurs outils. Afin d'inciter les écoles à acquérir ces appareils dont les effets sont positifs pour la sécurité routière, cet amendement vise à mettre en place un mécanisme de suramortissement fiscal qui doit permettre de déduire du résultat imposable une quote-part de l'investissement. Le taux de ce suramortissement est fixé à 40 %, afin de garantir l'effet incitatif de la mesure sur les choix d'investissement des écoles de conduite. Son application est limitée à une durée de deux ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En écho aux discussions que nous avons déjà eues sur le sujet, je pense qu'il s'agit d'une mesure qui permet de soutenir les auto-écoles en les aidant à moderniser leur enseignement. En outre, les bénéficiaires des simulateurs ont été rappelés par Mme Françoise Dumas. Cette mesure a été annoncée par le Premier ministre à la suite de la remise de son rapport par Mme Françoise Dumas. Je précise également que la mesure est complétée par l'augmentation de 5 à 10 heures de la durée de l'apprentissage pouvant être dispensé sur simulateur dans les 20 heures minimum obligatoires de la formation à la conduite. Avis favorable ; je lève le gage.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission adopte l'amendement tel que modifié par la suppression du gage.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD3256 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Encore un amendement intéressant : il s'agit, cette fois, de l'enlèvement des véhicules abandonnés et des épaves, qui sont parfois très nombreux dans certaines communes ou certains quartiers et nourrissent le sentiment d'insécurité. L'encombrement de nos fourrières ralentit fortement l'enlèvement de ces véhicules. Je vous propose que ces véhicules soient éliminés beaucoup plus rapidement, en faisant passer de 30 jours à 15 jours le délai à partir duquel les véhicules laissés en fourrière sont réputés abandonnés et peuvent être mis en vente par les services chargés du domaine.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD3270 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à supprimer des dispositions introduites au Sénat. Celui-ci a proposé l'installation de caméras

sur les véhicules de transport public, afin d'analyser *a posteriori* les causes d'accident. L'utilisation des caméras de vidéoprotection est strictement encadrée par les dispositions des articles L. 251-1 et suivants du code de la sécurité intérieure, qui ne permettent que l'usage d'équipements fixes. De plus, ces derniers doivent être clairement annoncés au public par des panneaux de signalisation et positionnés de manière à ne pas filmer les images de l'intérieur des immeubles d'habitation ni celle de leurs entrées.

La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), dans le cadre de son rapport d'activité de l'année 2015, a relevé les enjeux importants de l'utilisation des caméras mobiles, ce qui a conduit à l'élaboration de dispositions législatives relatives à l'usage par les forces de l'ordre des caméras piétons et l'expérimentation de ces outils pour d'autres acteurs, tels que les policiers municipaux. L'usage de caméras sur les véhicules de transport en commun qui filmeraient l'ensemble de la chaussée et de ses abords, comme le prévoit en l'état cet article, ne paraît pas nécessaire et proportionné à l'objectif assigné à ces dispositions. C'est pourquoi je vous propose de les supprimer.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de cet amendement ferait tomber les amendements suivants, jusqu'à l'amendement CD3250 inclus.

M. Jean-Marie Sermier. Mon collègue M. Emmanuel Maquet et moi-même nous apprêtons à défendre un amendement qui permettrait l'extension de cette mesure aux véhicules privés. Je conçois que la disposition puisse poser question à la CNIL, mais je vous rappelle que, dans notre pays, les caméras de dissuasion sont d'ores et déjà nombreuses dans les centres-villes et donnent des résultats extrêmement satisfaisants partout où il y en a. Le débat sur le sujet était très intense il y a quelques années. Désormais, chacun constate les avantages de ces dispositifs et leurs résultats probants. L'installation de caméras sur les véhicules – ici, il s'agit des véhicules de transport en commun ; avec l'amendement que nous défendrons ensuite, l'ensemble des véhicules sera concerné – permettra d'avoir des certitudes quand surviennent des problèmes, notamment des accidents : les caméras fournissent des preuves irréfutables et d'assurer la protection des uns et des autres. En effet, on a vu que partout où existent des dispositifs de vidéosurveillance, non seulement les images donnent des preuves, mais elles permettent d'éviter la commission d'infractions. Une telle disposition peut donc être positive.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement dont vous parlez ne tomberait pas du fait de l'adoption de celui-ci, monsieur Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je n'ai pas dit qu'il risquait de tomber ; j'ai précisé en commençant que nous le défendrions plus tard.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous êtes déjà en train de le défendre...

M. Jean-Marie Sermier. Non, je réagis à l'amendement de Mme la ministre, qui n'est pas un bon amendement puisqu'il vise à supprimer une disposition utile que le Sénat a mise en place. En effet, à l'heure actuelle, il existe un vide juridique : l'élaboration de cette loi est l'occasion de le combler et de faire en sorte que ces caméras puissent trouver une base juridique solide.

Mme Valérie Lacroute. Certaines communes ne sont pas équipées de caméras de vidéosurveillance et même dans celles qui le sont, l'intégralité du territoire n'est pas couverte. Cela signifie qu'en supprimant la possibilité d'installer des caméras dans les véhicules, on se prive de la capacité de comprendre, en cas d'accident, ce qui s'est passé sur la chaussée aux abords du véhicule. Autrement dit, si j'ai bien compris, vous présumez que c'est la commune qui est équipée.

Mme Danielle Brulebois. Il est difficile de comparer des caméras de vidéosurveillance, dont l'installation est encadrée, avec un droit d'accès aux images et de conservation très strict, et des caméras installées à bord de véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais que chacun comprenne le saut que nous accomplirions si nous conservions cette disposition. Certes, la plupart des villes se sont dotées de systèmes de vidéoprotection, mais dans un cadre précisément défini : il s'agit d'équipements fixes, qui doivent être annoncés au public, positionnés de manière à ne pas filmer les entrées des immeubles. Là, il s'agit de véhicules qui circuleraient et pourraient tout enregistrer, sans que quiconque en soit prévenu et sans la moindre restriction, y compris concernant les entrées des habitations. Autrement dit, l'ensemble de l'espace public serait filmé.

Je vous rappelle que, grâce aux avis éclairés de la commission des lois du Sénat, nous avons fortement encadré tous les dispositifs de contrôle et de sanction automatisés en prévoyant un floutage irréversible des passagers des véhicules. Je vous laisse juges de l'écart qu'il y aurait entre cette disposition et celle consistant à permettre de filmer l'ensemble de l'espace public grâce à une caméra à bord d'un bus. Je vous assure qu'en termes de liberté individuelle, il y a là un saut conceptuel que le Gouvernement ne souhaite pas faire.

M. Gérard Menuel. Madame la ministre, les images filmées grâce aux véhicules de transport public ne seraient pas publiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pas davantage que les images de vidéosurveillance, mais là n'est pas la question !

M. Gérard Menuel. Par ailleurs, on ne floute pas les images de vidéosurveillance filmées dans les villes. Certaines personnes sont habilitées à visionner, dans des lieux bien déterminés, les images filmées par les caméras fixes. On pourrait concevoir un système similaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous renvoie de nouveau à l'avis de la commission des lois du Sénat. Il faut mesurer ce que signifierait une telle disposition. Tous les dispositifs de vidéoprotection dans les villes sont des installations fixes, annoncées par des panneaux.

M. Jean-Marie Sermier. La disposition en question n'a rien à voir !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Précisément : la vidéosurveillance dans les villes, elle, est très encadrée. Tout dépend, bien entendu, de l'importance que l'on accorde à la protection de la vie privée. Le Gouvernement, pour sa part, ne souhaite pas faire aller dans la direction indiquée par le Sénat.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD3248 de la rapporteure, CD1552 de M. Fabrice Brun et CD3250 de la rapporteure tombent.

La commission examine l'amendement CD1662 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. Continuons à argumenter sur le même sujet. On ne peut pas dire que ce que nous proposons n'existe pas du tout : de nombreuses personnes prennent des photos et filment ce qui se passe dans la rue avec leur smartphone. Ce n'est pas interdit. Par ailleurs, certains véhicules sont équipés de caméras de recul,... (*Exclamations.*)

Mme la présidente Barbara Pompili. À ceci près qu'elles n'enregistrent pas les images !

M. Damien Pichereau. Les deux systèmes n'ont rien à voir !

M. Jean-Marie Sermier. ... ce qui n'est pas interdit non plus. De même, des voitures de Google Maps circulent dans les rues pour photographier la totalité de l'espace urbain, et cela n'est pas davantage interdit. Des policiers nationaux ou municipaux peuvent être dotés de caméras individuelles. Cela non plus n'est pas interdit. Je ne vois donc pas ce qui permettrait d'interdire des caméras installées à bord de véhicules. Il s'agit de filmer un espace public à partir d'une automobile. Je ne vois pas quel problème cela peut poser : il ne s'agit pas de filmer des espaces privés. En revanche, je sais que cela permettrait d'apporter des preuves irréfutables et de résoudre un bon nombre d'enquêtes.

M. Christophe Arend. C'est l'arbitrage vidéo !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai exposées précédemment.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je m'interroge sur cet amendement. Il est intéressant, mais je suis incapable, au vu des délais que nous avons eus pour étudier les amendements, de donner un avis sur les effets potentiellement néfastes d'une telle mesure. Il s'agit effectivement de faire en sorte que tout usager puisse installer une caméra.

M. Jean-Marie Sermier. Oui : qu'il « puisse », pas qu'il « doive » !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Encore heureux !

Mme Zivka Park, rapporteure. Il serait intéressant d'étudier tous ensemble la question.

M. Stéphane Demilly. Faisons-le d'ici à la séance !

Mme Zivka Park, rapporteure. Cela risque d'être un peu court... Nous pourrions envisager une mission d'information sur le sujet, de manière à avoir une idée précise de l'impact d'une telle disposition.

M. François Ruffin. Mon sentiment général est que *Big Brother*, on en a peut-être assez ! Dans l'amendement, on ne voit pas si le but est seulement d'élucider les accidents ou bien d'organiser une surveillance généralisée de ce qui se passe sur la voie publique, à des

fins policières. Dernier point : l'arbitrage vidéo a été institué dans le football, mais les résultats ne sont pas toujours concluants.

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est parce que le système est encore en rodage ! (*Sourires.*)

M. François Ruffin. On voit donc mal pourquoi, en matière d'accidents, cela marcherait tout le temps.

Mme Valérie Lacroute. Je voudrais vous rappeler un incident qui s'est passé dernièrement à la RATP : un conducteur de bus a refusé de faire monter une jeune fille en jupe. D'aucuns parlent de *fake news* à ce propos ; je ne sais pas ce qu'il en est. Mais, justement, l'existence d'images aurait sans doute permis de savoir s'il s'agissait d'une *fake news*, chers collègues. Si la chaussée et les abords avaient été filmés, l'entreprise de transport n'aurait-elle pas eu plus d'éléments d'information sur ce qui s'est passé, lui permettant de mener une enquête plus complète ?

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD3268 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement vise à permettre par la loi l'expérimentation de la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire. Il est prévu, le cas échéant, et selon le bilan qui sera fait de cette expérimentation, sa généralisation par la voie d'une ordonnance. L'expérimentation de la désintermédiation est une des recommandations du rapport établi par Mme Françoise Dumas ; c'est l'une des mesures qui ont été annoncées par le Premier ministre dans le cadre de la réforme du permis de conduire. Une plateforme de réservation par internet des places d'examen sera ainsi créée. Elle permettra aux candidats, soit par l'intermédiaire de leur école de conduite, soit directement, de réserver une place d'examen. Cette disposition s'inscrit dans la logique d'un accès facilité au permis de conduire.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 31 modifié.

La réunion est suspendue de vingt-trois heures vingt à vingt-trois heures trente.

Article 31 bis A (nouveau) (articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route) : *Extension du dispositif de conduite encadrée*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2810 du Gouvernement et CD1876 de Mme Anne Blanc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2810 vise à répondre aux difficultés de recrutement dans le secteur du transport routier. Il s'agit de faciliter l'accès à ces professions. L'amendement poursuit deux objectifs.

Premièrement, seuls les diplômes de l'Éducation nationale permettant la délivrance du permis de conduire sont actuellement éligibles à une phase de conduite encadrée sur un véhicule de la catégorie B, qui autorise un jeune en formation à passer son examen de la catégorie B à partir de 16 ans dans le cadre de son diplôme, et à conduire accompagné jusqu'à sa majorité. À cet égard, l'amendement vise à la fois à étendre le dispositif existant de conduite encadrée aux personnes préparant un titre professionnel du ministère de l'emploi et à développer cet encadrement à la conduite sur des véhicules lourds. La phase de conduite encadrée permettra de renforcer les compétences de ces personnes, leur autonomie et leur professionnalisme et de faciliter la préparation au passage de leur qualification professionnelle. Ces mesures seront encadrées par un décret en Conseil d'État.

Deuxièmement, l'amendement vise à ouvrir une seconde voie d'accès à la conduite supervisée après un échec à l'examen du permis de conduire – une voie simple et automatisée, ne demandant pas d'autre démarche à l'élève que l'obtention de l'accord de son assureur. La phase de conduite supervisée est ouverte aux élèves conducteurs âgés d'au moins 18 ans qui ont suivi un minimum de vingt heures de conduite dispensées par un enseignant de la conduite et de la sécurité routière. À l'issue de la formation, l'enseignant réalise un bilan des compétences acquises qui donne lieu, en cas de réussite, à la délivrance de l'attestation de fin de formation initiale. Une mention sur le certificat d'examen indiquerait que l'élève peut, sans attendre, conduire avec un accompagnateur. Cette faculté serait désormais accordée à l'issue de l'échec à l'examen et au regard de la capacité de l'élève à poursuivre son apprentissage par cette voie. La mesure concernerait environ 300 000 des 580 000 candidats ajournés chaque année. Ces derniers pourraient ainsi renforcer leur expérience afin d'augmenter leurs chances de réussir l'examen pratique du permis de conduire.

Mme Sereine Mauborgne. L'amendement CD1876 vise à abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire à 16 ans pour les apprentis inscrits dans un centre de formation d'apprentis (CFA) dans les territoires ruraux, en l'absence de transports collectifs. De nombreux CFA constatent en effet des problèmes de mobilité chez les apprentis, principalement dans les territoires ruraux, où les modes de transport sont axés autour de l'usage de la voiture et où, souvent, les transports en commun ne répondent pas aux besoins de mobilité de la population. Cet amendement vise donc aussi à rendre plus attractif l'apprentissage, voie privilégiée par de nombreux jeunes pour s'insérer professionnellement dans notre société et préparer leur avenir. L'apprentissage est bénéfique pour l'économie locale, permet la création d'emplois de proximité dans les territoires. Par ailleurs, l'âge de 16 ans correspond à la fin de la scolarité obligatoire. De nombreux jeunes ont besoin d'être davantage mobiles pour trouver un emploi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, encadre très strictement les catégories et les conditions de délivrance du permis de conduire. Elle ne permet ni la délivrance d'un permis autorisant la conduite à partir de 16 ans ni la délivrance d'un permis spécifique rendant possible uniquement des trajets entre le domicile et le travail. De fait, il n'existe qu'un seul permis de conduire. En outre, la directive – dans son article 4 – et le droit français permettent déjà la conduite dès l'âge de 14 ans ou de 16 ans de plusieurs types de véhicules, selon la catégorie du permis obtenu. Par ailleurs, le Gouvernement va permettre le passage de l'examen du permis dès 17 ans, pour que le droit à

conduire soit effectif dès le jour où les jeunes ayant passé leur permis atteignent l'âge de 18 ans. J'émetts donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à l'amendement CD2810, qui étend le dispositif existant de la conduite encadrée aux personnes préparant un titre professionnel et développe le dispositif pour les véhicules du groupe lourd. Avis défavorable, en revanche, à l'amendement CD1876.

M. Jean-Marie Sermier. La disposition proposée par le Gouvernement est plutôt positive car elle permettra d'avoir un peu plus de jeunes qui accèdent au métier de conducteur de poids lourds. Notre attention avait été attirée par les professionnels sur le fait que, entre le moment où ils passent l'examen et celui où ils reçoivent réellement le diplôme, trois ou quatre mois s'écoulent. Pendant cette période, ils ne peuvent donc pas conduire. Or cela coïncide souvent avec des mois d'été, qui permettent aux jeunes de s'engager tout de suite. On me dit même que ce temps de latence entraîne des pertes : certains jeunes, partis ailleurs pendant plusieurs mois, ne retournent pas ensuite vers le métier. Il y a peut-être là quelque chose à creuser, au-delà du dispositif prévu ici, pour augmenter le nombre de jeunes qui s'engagent dans cette profession.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que je suis très sensible à cette question. Nous sommes en train d'examiner l'ensemble de la chaîne de délivrance des titres professionnels et du permis de conduire pour fluidifier les choses et, ce faisant, favoriser l'accès aux métiers du transport routier. Actuellement, 50 000 postes environ ne sont pas pourvus dans le secteur, ce que l'on ne peut que déplorer, bien entendu, compte tenu par ailleurs du chômage qui existe encore dans notre pays.

M. François Ruffin. L'objet de cet amendement est d'attirer les jeunes vers le métier de chauffeur routier. Encore faut-il que celui-ci soit attirant. Or les conditions de travail des chauffeurs se sont nettement dégradées depuis une vingtaine d'années, notamment du point de vue des rémunérations et des horaires. Les salaires des camionneurs ont ainsi beaucoup diminué.

M. Damien Pichereau. Sur quelle base dites-vous cela ?

M. François Ruffin. Sur la base d'enquêtes que j'ai faites. *(Rires et exclamations.)* Eh bien oui, j'ai passé du temps avec des camionneurs,...

M. Damien Pichereau. Moi aussi !

M. François Ruffin. ... dans leur cabine, et j'ai fait de nombreux trajets à travers la France pour discuter avec eux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Ruffin, je crois que chacun ici a ses expériences de terrain !

La commission adopte l'amendement CD2810.

En conséquence, l'amendement CD1876 tombe.

Après l'article 31

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD963, CD1887 et CD1888 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. À travers ces amendements, je voudrais revenir sur le drame qui s'est déroulé le 11 février 2016 à Rochefort : six adolescents – cinq lycéens et un collégien – ont trouvé la mort dans leur car scolaire. La cause directe de cet accident était la circulation, sur la voie publique, d'un camion-benne dont la ridelle gauche était ouverte à l'horizontale. Quand le camion a croisé l'autocar, cette ridelle, qui dépassait en largeur le gabarit normal du camion et empiétait sur la voie opposée, a cisailé tout le côté gauche de l'autocar, tuant ainsi six adolescents, tous assis de ce côté de l'autocar. Un an après, en 2017, à Saint-Germain-de-Marencennes, un autre accident impliquant un véhicule équipé d'une ridelle et un usager de la voie publique a causé la mort d'un conseiller municipal de 57 ans, marié et père de trois enfants. Là encore, la ridelle était ouverte.

Les trois amendements visent à mettre en place des dispositifs d'alerte sonore dans les camions-bennes. Un tel dispositif aurait permis d'éviter les accidents que je décrivais. Je ne puis oublier la souffrance des familles et ne peux pas ne pas trouver une solution pour que ce genre de drame ne se renouvelle pas. Le dispositif que je propose s'appuie sur les recommandations figurant dans le rapport du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT). L'une d'entre elles consiste précisément à rendre obligatoire l'installation, sur les véhicules lourds, d'une alarme sonore. Ces recommandations ont été adressées à la direction générale du travail (DGT), à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), à l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics et à la Fédération française de carrosserie.

De notre point de vue, il faut impérativement trouver une solution. Je ne peux pas laisser les familles des victimes sans réponse. Nous ne pouvons pas prendre le risque que d'autres camions équipés de ridelles provoquent de nouveaux accidents. Il faut absolument imposer des mesures d'urgence pour que ce genre d'événements ne se renouvelle pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis bien consciente de l'émotion suscitée par l'accident que vous avez rappelé. Comme vous le savez, les prescriptions en matière d'équipement des véhicules relèvent de dispositions internationales – notamment européennes. Il s'agit, en particulier, des réglementations CEE-ONU. Je puis vous assurer que les services abordent régulièrement ces questions dans les instances internationales, tout particulièrement au cours des derniers mois. Des évolutions positives ont été enregistrées : une norme en matière de bennes basculantes arrivera au stade de l'enquête publique en juin. Elle comprend des prescriptions sur la sécurité des ridelles. À l'issue de cette phase, le détail des prescriptions pourra être établi. Le ministère du travail publiera un avis comprenant ces prescriptions sur les véhicules neufs ainsi que des éléments de rénovation des bennes existantes. Je pense qu'on peut avoir bon espoir que, d'ici à la fin de l'année, des progrès significatifs soient apportés. Je vous assure que mes services suivent de près le dossier ; je pourrai vous mettre en contact avec le ministère qui le pilote. Je vous propose donc de retirer ces amendements, mais vous pouvez vraiment compter sur ma mobilisation.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande moi aussi le retrait de ces amendements, même si je tiens sincèrement, madame Frédérique Tuffnell, à saluer votre

implication dans cette question depuis le début de la législature. Nous avons bien senti votre émotion. Nous comprenons ce qu'ont enduré les personnes dont vous avez parlé. J'espère que ce que vient d'annoncer Mme la ministre va permettre de trouver des solutions – lesquelles relèvent, effectivement, de l'Union européenne.

Mme Frédérique Tuffnell. Je vous remercie beaucoup, madame la ministre, madame la rapporteure, pour vos propos. Je crains que l'avis qui sera rendu ne soit pas contraignant. Après l'enquête publique, qui aura lieu en juin, un avis devrait être rendu afin d'adapter une partie du parc existant et de donner des prescriptions – mais ce ne sera qu'un avis. Je souhaiterais vraiment que des contraintes soient imposées à tous les camions-bennes. Je sollicite votre aide sur le sujet : je ne sais pas de quelle manière il convient d'agir, mais je suis prête à travailler avec vous pour parvenir à imposer des contraintes. J'y tiens vraiment ! En attendant, je maintiens mes amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2395 de M. Thomas Mesnier.

M. Thomas Mesnier. Cet amendement est issu de discussions que j'ai eues sur les marchés de ma circonscription, en Charente. Nous avons souvent eu l'occasion de parler de sécurité routière ces derniers mois avec nos concitoyens et nous savons l'engagement du Gouvernement et de la majorité sur le sujet. Si la vitesse est la première cause de mort sur la route, l'alcool arrive en deuxième place. Depuis la loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires (HPST), la vente d'alcool dans les stations-service est interdite de dix-huit heures à huit heures du matin. Je vous propose, par cet amendement, de faire preuve de cohérence en allant plus loin : il faut interdire de façon globale la vente d'alcool en station-service, dans un seul objectif – assurer la sécurité routière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais je pense qu'une telle mesure serait disproportionnée, la vente étant déjà interdite la nuit. Elle poserait également des problèmes, notamment dans des zones peu denses où il arrive que la station-service soit le seul commerce de proximité. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cher collègue, je partage votre préoccupation. Toutefois, je considère que la mise en place d'éthylotests dans les rayons de boissons – c'est l'objet de mon prochain amendement – constitue une mesure plus appropriée car, dans certains endroits, comme le soulignait Mme la ministre, il n'y a pas d'autre point de vente d'alcool à proximité des stations-service. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Article 31 bis B (nouveau) (article L. 3341-4 du code de la santé publique) :
Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter

La commission examine l'amendement CD3239 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme je viens de l'annoncer, je vous propose d'adopter un amendement visant à imposer la vente d'éthylotests à proximité des étalages d'alcool dans les débits de boissons à emporter.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une des mesures qui avaient été annoncées lors du comité interministériel de la sécurité routière de janvier 2018. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Article 31 bis C (nouveau) (article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports) :
Arrêts des autobus à la demande

La commission examine ensuite l'amendement CD2372 de M. Jean-Marc Zulesi, faisant l'objet des sous-amendements CD3280 et CD3281 de la rapporteure.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à généraliser un dispositif qui a d'ores et déjà été expérimenté dans plusieurs villes, notamment dans la région Île-de-France : celui des arrêts à la demande pour les autobus circulant la nuit. Ce dispositif s'est révélé très efficace. Il répond à une réalité qui concerne tout particulièrement les femmes, qui, pour 51 % d'entre elles, ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. Autrement dit, une femme sur deux a peur dans les transports en commun, notamment la nuit, ce qui conduit parfois certaines d'entre elles à renoncer à utiliser les autobus, en particulier. Cette peur est d'ailleurs légitime, rappelons-le : 37 % des vols sans violence et 39 % des agressions sexuelles se déroulent dans le cadre des transports publics. Cet amendement permettra de répondre – en partie seulement, hélas – à cette réalité. Grâce à cette disposition, les hommes et les femmes qui empruntent les autobus la nuit pourront descendre avant que l'arrêt fixé par la ligne ne soit atteint par le bus, ce qui leur permettra d'arriver au plus près de leur domicile.

Mme Zivka Park, rapporteure. Le sous-amendement CD3280 a pour objet de clarifier la rédaction. Je propose de remplacer les mots : « de l'usager » par les mots : « des usagers qui souhaitent en descendre ». Le sous-amendement CD3281 vise quant à lui à apporter une amélioration juridique : c'est à la convention entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur qu'il faut faire référence, et non à un arrêté du ministre chargé des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement souligne l'intérêt pour les exploitants de services de transport routier de voyageurs d'inclure dans leur offre un dispositif de descente à la demande pendant la nuit. Je souhaite vivement encourager le déploiement de ce dispositif, qui est une des réponses aux violences faites aux femmes et au

sentiment d'insécurité en soirée et la nuit dans l'espace public. À cette fin, nous avons publié, au printemps 2018, un guide d'expérimentation pour accompagner les opérateurs dans la mise en place de ce dispositif mais, d'un point de vue législatif, il apparaît utile de préciser les conditions dans lesquelles un tel dispositif peut être mis en place. C'est l'objet de l'amendement et des sous-amendements : avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

Mme Bérangère Couillard. Très engagée dans la lutte pour l'égalité entre les femmes et les hommes, je soutiens évidemment l'amendement, lequel vise à permettre aux usagers d'autobus de bénéficier de l'arrêt à la demande pendant la nuit. Ce dispositif, testé dans plusieurs villes françaises, notamment à Bordeaux, dès 2017, ayant prouvé son efficacité, il s'appliquera à toutes les lignes de la métropole bordelaise d'ici à la fin de l'année. En France, 87 % des usagères des transports en commun déclarent avoir été victimes de harcèlement sexiste ou sexuel et d'agressions sexuelles. Le dispositif vient conforter l'action du Gouvernement sur ce sujet. Prendre le bus de nuit, selon le lieu où on le prend et celui où l'on se rend peut s'avérer dangereux, particulièrement pour les femmes. Le trajet peut être particulièrement angoissant.

Pour avoir habité près de Melun pendant mes études et pris le Noctilien qui allait de la gare de Lyon à Lieusaint, je n'imagine pas qu'une femme puisse demander l'arrêt au croisement de deux départementales. Or le texte ne semble pas encadrer ce type de demandes dangereuses. Afin d'éviter de telles situations, je déposerai en séance un amendement visant à préciser que toutes les conditions de sécurité doivent être réunies pour s'arrêter à la demande. Il en va de la sécurité de ceux qui demanderont l'arrêt, mais aussi de la responsabilité des opérateurs de transport.

Mme Yolaine de Courson. Quand j'avais vingt ans, j'étais machiniste à la RATP – j'ai donc mon permis poids lourd et transport en commun. Je me souviens encore de mon numéro de matricule : 41037 ! (*Sourires.*) Je conduisais sur une ligne de banlieue, à Vitry, et pratiquais déjà les arrêts à la demande le soir, en détournant un peu la ligne, ce qui était totalement interdit ! Je pense que cet amendement est une très bonne idée, non seulement pour les femmes, mais aussi pour les machinistes et les chauffeurs, dans la mesure où cela sécurisera une pratique pour laquelle ils ne sont aujourd'hui pas couverts.

Mme Aude Luquet. Habitant Melun, je connais bien l'agglomération. Alors que le transport à la demande y a été instauré il y a pratiquement un an, il ne s'est pas développé. Il est nécessaire d'informer les usagers sur l'existence de ces transports dont ils semblent ne pas connaître l'existence, pour les inciter à s'en servir.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est dans le cadre de la convention entre l'autorité organisatrice et l'opérateur que seront définis les lignes, les portions de lignes, les horaires concernés, ainsi que les critères de sécurité. Il sera possible de préciser encore en séance.

La commission adopte successivement les sous-amendements.

Puis elle adopte l'amendement CD2372 ainsi sous-amendé.

Article 31 bis D (nouveau) (articles L. 3313-4 [nouveau] et L. 3315-4-1 du code des transports) : *Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers*

La commission examine ensuite l'amendement CD2359 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Madame la ministre, je suis très heureux de vous présenter cet amendement, issu du rapport que je vous avais rendu l'an dernier sur la régulation des véhicules utilitaires légers (VUL). Nous avons constaté, lors de la mission, que des conducteurs exerçaient dans des conditions indignes : ils dormaient dans leur véhicule, dans des capucines qui n'étaient pas isolées, et prenaient leur douche à l'arrière du camion, ce qui nous a semblé inacceptable.

Je propose que la France soit le premier pays européen à interdire le repos des chauffeurs de véhicules utilitaires légers à l'intérieur de leur camion, afin de lancer une démarche européenne en faveur des travailleurs européens et d'améliorer la réglementation sur ces véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Aujourd'hui, en effet, rien n'interdit de faire dormir les chauffeurs des VUL dans leur véhicule. Ce sont des pratiques inacceptables et indignes qui menacent leur santé et sont néfastes en matière de sécurité routière. Avis très favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Un grand oui pour ce bel amendement, qui permettra d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires légers.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 31

La commission est saisie de l'amendement CD1810 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement vise à demander au Gouvernement un rapport, dans un délai de douze mois, sur nos ouvrages d'art. En juillet dernier, le Gouvernement a publié un rapport sur l'état des routes du réseau non concédé. Il a conclu qu'un pont sur trois devrait faire l'objet de réparations et que 7 % des ponts présenteraient un risque d'effondrement. Toutefois, ce rapport ne concerne que les ouvrages d'art du réseau routier national et ne fournit aucune information sur les 170 000 ponts gérés par les collectivités territoriales. Il invite d'ailleurs les collectivités concernées à achever au plus vite la mise en commun des données relatives aux principaux ouvrages d'art, ce qui témoigne d'un problème relevant de la domanialité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même si je comprends votre préoccupation et qu'il est important que les collectivités dressent un état des lieux de leurs ouvrages d'art, vous comprendrez qu'il serait curieux que ce soit l'État qui remette au Parlement un rapport sur les ouvrages d'art des collectivités. Qui plus est, à la suite de l'accident de Gênes, une mission a été créée au Sénat sur la sécurité des ponts. L'IGF et le

Conseil général de l'environnement et du développement durable ont également rendu des rapports. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je fais entièrement confiance au Gouvernement pour mettre à profit les conclusions du rapport de nos collègues sénateurs.

M. Arnaud Viala. Je ne crois pas, en effet, que le Parlement soit fondé à examiner un rapport faisant état de la situation des ouvrages d'art dans les collectivités. Dans l'Aveyron, grâce au concours des préfets qui se sont succédé, nous avons décidé de flécher une partie de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) vers les collectivités qui font des ouvrages d'art leur priorité en matière de voirie, ce qui a conduit la plupart des communautés de communes à élaborer des diagnostics de l'état de leurs ouvrages d'art, puis à être accompagnées en cas de réhabilitation de ponts, pour les sécuriser ou les améliorer. C'est par le biais de telles approches territoriales que nous parviendrons à améliorer l'état des ouvrages d'art des voiries non nationales, plutôt qu'en imposant quoi que ce soit à des collectivités qui n'ont pas toujours les moyens de faire face à ces exigences.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement, en faisant confiance au Sénat. J'entends bien l'incohérence apparente qu'il y aurait à ce que l'État demande à des collectivités de lui fournir ces informations. Mais un problème se pose avec certains ouvrages d'art, dont nous ne connaissons même pas le propriétaire. Certaines collectivités sont propriétaires d'ouvrages d'art, sans le savoir.

L'amendement est retiré.

Article 31 bis (article L. 213-1 du code de la route) : *Portée départementale de l'agrément des auto-écoles*

La commission examine l'amendement CD2714 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. L'amendement vise à supprimer l'article 31 bis.

La loi impose à chaque établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière de disposer d'un agrément délivré par le préfet du département du lieu de son d'implantation. L'administration a toujours interprété cette réglementation comme ne limitant pas la portée de l'agrément au seul département d'implantation. Ainsi, les établissements peuvent exercer en dehors de leur département d'implantation ou encore réaliser des mises en commun de moyens avec des établissements agréés d'autres départements.

La dimension départementale de l'agrément introduite par l'amendement adopté au Sénat vient, au contraire, restreindre l'activité des établissements agréés au seul département du lieu d'implantation. Elle impose à un exploitant désireux d'ouvrir d'autres établissements dans d'autres départements de faire une demande pour chaque nouvel établissement, ce qui va à l'encontre de la simplification administrative. Une telle restriction constituerait également un frein au dynamisme économique du secteur et à la libre concurrence sur ce marché, indispensables pour garantir, dans le temps et en tous points du territoire, une bonne formation des jeunes conducteurs et une meilleure accessibilité à l'examen en matière de délais et de prix.

Aussi, afin de préserver les possibilités offertes aux écoles de conduite des zones limitrophes et dans une optique de simplification administrative, convient-il de revenir au texte initial.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis également favorable.

M. François Ruffin. Quel modèle d'auto-école voulons-nous : des artisans qui ont eu une, deux ou trois auto-écoles dans leur département ou des firmes s'installant au niveau national ? Vous ouvrez la porte à un tel modèle...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement permet de revenir à la situation actuelle, après que le Sénat a introduit une disposition restreignant l'agrément au niveau départemental. Mme Françoise Dumas a bien montré les difficultés que pourrait poser le fait qu'une école ne puisse plus agir sur un territoire interdépartemental. J'entends vos préoccupations sur le contrôle du respect de l'agrément, dont l'obtention nécessite une vérification de la qualité du responsable de l'établissement et de la qualification des moniteurs. La restriction adoptée au Sénat ne semble pas adaptée et compliquerait la situation administrative des auto-écoles.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 31 bis est supprimé.

Après l'article 31 bis

La commission examine l'amendement CD1720 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Dans le cadre du plan «Le permis pour tous», le Gouvernement a exprimé sa volonté de développer l'usage du simulateur de conduite et de limiter l'apprentissage en dehors des voies ouvertes à la circulation au seul simulateur. Or des méthodes pédagogiques alternatives existent déjà : les cours collectifs en voiture, en salle et l'*e-learning*. Maintenir le champ des options possibles ouvert est essentiel, afin de permettre aux élèves de choisir l'option qui semblera la plus adaptée à leurs besoins, et aux acteurs de l'enseignement de la conduite – plateformes ou écoles traditionnelles – de proposer la solution compatible avec leur modèle. L'amendement vise à donner les moyens aux acteurs du marché d'innover au-delà d'un seul canal d'enseignement alternatif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous allez dans le sens des annonces faites par le Premier ministre le 2 mai, pour faciliter l'acquisition de la conduite et le passage du permis de conduire. Je pense que l'utilisation de simulateurs est une mesure plus adaptée. Tous les métiers de la conduite en utilisent – conducteurs de métro ou pilotes de ligne. Ils permettent de mettre en situation et de faire appréhender des situations dangereuses en toute sécurité.

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour conduire, beaucoup de paramètres entrent en jeu, qui ne peuvent être reproduits par la réalité virtuelle. Il serait dangereux de réduire

excessivement les exercices en situation réelle et dans la circulation, comme votre amendement le propose. Par ailleurs, la discussion avec un professionnel expérimenté est un élément essentiel de la transmission d'un savoir-faire. L'apprentissage est une voie professionnelle qui est valorisée, parce qu'elle permet aux jeunes d'être en contact avec la réalité de leur environnement professionnel. Considérons de la même manière l'apprentissage de la conduite : demande de retrait.

Mme Pascale Boyer. Les cours collectifs en voiture ou en salle ne sont en rien virtuels... Je retire mon amendement, sans être persuadée à 100 % par vos remarques.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1319 de M. Bertrand Pancher et CD1692 de Mme Pascale Boyer.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement tend à réformer la procédure d'inscription aux épreuves pratiques du permis de conduire et à gommer les différences de traitement entre les candidats libres et ceux inscrits dans les auto-écoles.

Mme Pascale Boyer. Mon amendement vise à améliorer le calcul du nombre de places à l'examen de l'épreuve pratique du permis de conduire, en introduisant la notion d'équivalent temps plein et celle du nombre mensuel de candidats que l'auto-école fait passer et qui réussissent l'examen. Ainsi, le nombre de places réservées pour présenter les candidats sera calculé au plus près pour chaque auto-école. Qui plus est, ce type de calcul permettra d'informer le consommateur en toute transparence sur le taux de réussite de l'auto-école et le nombre de cours moyen pour obtenir son permis. Le prix annoncé porte en général sur un forfait de vingt heures. Or il est très fréquent que le candidat soit obligé de prendre des heures de cours supplémentaires. C'est alors que l'aventure commence ! Le candidat ne sait plus combien lui coûtera son permis, ni quand il sera présenté à l'épreuve. C'est dans l'objectif de faire toute la transparence sur le coût et le temps passé que je présente l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements vont dans le sens de l'amendement CD3268 que j'ai présenté pour permettre la désindexation de l'attribution des places d'examen, et que vous avez adopté. Il visait aussi à créer une plateforme de réservation des places d'examen, afin de bénéficier de délais maîtrisés, d'une date d'examen choisie à l'avance et d'augmenter les chances de réussite. En connaissant sa date de passage, l'élève est en mesure de mieux adapter la formation nécessaire à sa réussite dès le premier passage. Je vous suggère de retirer vos amendements au profit de l'expérimentation que le Gouvernement propose et dont vous avez adopté le principe.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement CD1319 est satisfait par l'adoption de l'amendement du Gouvernement. Pour ce qui est de l'amendement CD1692, avis défavorable, sachant que je suis encore en train d'essayer de le comprendre...

M. Bertrand Pancher. Les explications ayant été très claires, je retire mon amendement.

Mme Pascale Boyer. Je retire le mien pour le retravailler d'ici la séance.

Les amendements sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD700 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'amendement vise à empêcher l'octroi aux auto-écoles labellisées de contreparties sans lien avec les conditions requises pour l'obtention du label, comme le droit de dispenser certaines formations ou de proposer le dispositif du permis à un euro par jour. En effet, de telles contreparties s'apparentent à une forme de réglementation de ces activités, plutôt qu'à une simple labellisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans la loi Macron de 2015, sont prévues les contreparties accordées aux écoles de conduite qui font le choix du label qualité. Nécessairement en lien avec la formation des candidats, elles sont au nombre de six : le référencement sur le site internet de la sécurité routière ; l'exclusivité du permis à un euro par jour ; l'exclusivité de deux formations donnant un droit à conduire, conformément à la directive, sans examen ; la future formation post-permis ; l'accès au financement dans le cadre du compte personnel de formation. Il est envisagé d'y ajouter la formation au code et à la perception des risques, dans le cadre du service national universel. En tout état de cause, il est exclu d'inscrire ces contreparties dans la loi et de les supprimer, alors qu'elles ont permis d'améliorer la qualité des auto-écoles. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Votre amendement a pour effet de supprimer les contreparties. Or une auto-école qui fait des efforts doit être récompensée. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Article 31 ter (nouveau) (article L. 221-5 du code de la route) : *Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire*

La commission en vient à l'amendement CD699 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'amendement vise à utiliser le délai médian, au lieu du délai moyen, comme indicateur entre deux passages de l'épreuve pratique du permis de conduire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Contrairement au délai moyen, le délai médian n'est pas influencé par les valeurs extrêmes. Avis favorable.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission adopte l'amendement.

Après l'article 31 bis

La commission examine l'amendement CD1575 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Cet amendement d'appel vise à poser une question. Les professionnels de la conduite sont plus exposés à la perte de points sur leur permis de conduire, en raison de leur fréquence et de leur durée de conduite. Nous souhaitons proposer

un assouplissement en cas de perte du permis de conduire pour ces professionnels dont c'est le passeport pour l'emploi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les professionnels du transport routier me parlent régulièrement de ce sujet. J'ai bien en tête l'importance particulière que revêt la possession du permis de conduire pour les professionnels de la route, sur les plans financier, économique et social. Si, de fait, le nombre de kilomètres parcourus et le temps passé à titre professionnel sur les routes augmentent la probabilité pour un professionnel d'être confronté à un contrôle routier, le risque de perdre des points dépend uniquement de son comportement et de son respect des règles du code de la route.

Les professionnels de la route bénéficient, comme tous les autres conducteurs, de l'ensemble des mesures accompagnant le dispositif du permis à points : l'aménagement permettant de récupérer des points en l'absence de nouvelle infraction durant une certaine période ; la récupération de l'intégralité du capital initial à l'issue d'une certaine période ; la formation dès que le permis n'est plus crédité que de six points ; et la possibilité de suivre des stages de sensibilisation à la sécurité routière. Les pouvoirs publics n'envisagent pas d'instaurer un dispositif qui distinguerait le conducteur à titre professionnel du conducteur à titre privé, car plus que tous les autres usagers, les professionnels de la route se doivent d'être exemplaires et de respecter le code de la route. En revanche, nous travaillons avec les employeurs pour articuler au mieux les temps de formation continue obligatoire et les stages de récupération de points. Je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement crée un droit de transgression pour certaines catégories de personnes sur la route, ce qui est d'autant moins justifié que la majorité des professionnels sont respectueux des règles. Cette différence de traitement ne se justifie pas au regard de la nécessité de garantir la sécurité routière. Avis défavorable.

M. François Ruffin. Je ne sais pas s'il s'agit vraiment d'un « droit de transgression ». Une personne qui fait 100 000 kilomètres se fera plus verbaliser. Que celui qui ne sort jamais sa voiture du garage et celui qui conduit du matin au soir aient le même nombre de points n'est pas juste. Forcément, à un moment, un radar va le flasher...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le radar ne vous flashe que si vous êtes en infraction !

M. François Ruffin. Il faudrait sans doute une forme de proportionnalité, voire imaginer deux permis de conduire – un privé et un professionnel.

M. Fabrice Brun. Loin de moi l'idée de remettre en cause l'exemplarité des professionnels de la route, madame la ministre ! Néanmoins, ces dernières années, des réglementations ont été successivement empilées – la dernière étant la limitation à 80 kilomètres par heure sur le réseau secondaire – sans que le permis à points ne soit adapté. Votre réponse ferme-t-elle totalement la porte à une réflexion sur un assouplissement, notamment pour les professionnels de la route, ou êtes-vous prête à prendre en compte les spécificités des professionnels de la route qui sont beaucoup plus exposés que les particuliers ?

M. Jean-Marie Sermier. Nous imposons à certains de nos compatriotes une double peine : lorsque ceux qui ont besoin de leur permis de conduire pour travailler n'ont plus de points, ils n'ont plus de travail non plus. Nous ne pouvons pas laisser des gens dans une telle

situation. Certes, s'ils n'ont plus de points, c'est qu'ils n'ont pas été vertueux en matière de conduite, et il ne faut pas transiger avec les problèmes de sécurité ; mais il serait important d'ouvrir une réflexion pour tranquilliser les professionnels de la route – la tranquillité d'esprit est aussi au service de la sécurité routière.

Mme Valérie Lacroute. N'oublions pas, non plus, que de plus en plus de gens qui n'ont plus de points conduisent sans permis ni assurance.

Mme Bérangère Couillard. Je ne partage pas votre avis, chers collègues. Dans mes fonctions précédentes, j'ai conduit jusqu'à 80 000 kilomètres par an. C'est vrai que je pestais lorsque je perdais des points, mais je crois qu'un conducteur doit rester exemplaire et que c'est grâce à une telle exigence que nous avons réussi à faire baisser la mortalité sur la route. Il faut être irréprochables sur ce sujet et ne pas modifier les dispositions actuelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous travaillons très étroitement avec les professionnels du transport routier, sur l'image de la profession et son accès, mais aussi sur la bonne articulation entre la formation continue obligatoire et les stages de récupération de points. Pour les motifs exposés, notamment le caractère exemplaire que doivent avoir les professionnels du transport routier, le Gouvernement n'ira pas dans le sens de la création d'un permis professionnel.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD2571 de Mme Frédérique Lardet, CD1555 de M. Fabrice Brun, les amendements identiques CD349 de M. Vincent Rolland, CD860 de M. Fabrice Brun, CD1330 de M. Bertrand Pancher et CD1970 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD1761 de M. Francis Vercamer.

Mme Frédérique Lardet. Afin de pallier la pénurie de conducteurs professionnels dans le secteur du transport routier, il semble nécessaire que des modalités spécifiques de récupération de points soient aménagées. Le système du permis à points actuel implique qu'un conducteur qui perd totalement ses points perd son emploi. L'amendement vise à leur accorder, lors de la formation initiale et continue tous les cinq ans, un nombre de points réglementaire déterminé. Néanmoins, la récupération de ces points ne saurait concerner les points perdus à la suite d'une infraction routière grave.

M. Fabrice Brun. L'amendement CD1555 vise à définir de nouvelles modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels de transport routier, afin de leur permettre de conserver leur emploi. Ils pourraient utiliser leur compte personnel de formation pour réaliser des stages de récupération de points, laquelle ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières mineures.

Quant à l'amendement CD860, c'est la même idée, si ce n'est qu'il vise uniquement à donner aux conducteurs professionnels de transport routier la possibilité d'utiliser leur compte personnel de formation pour financer la réalisation de stages de récupération de points.

M. Guy Bricout. L'amendement vise à offrir la possibilité aux conducteurs professionnels d'utiliser leur compte personnel de formation pour financer la réalisation de stages de récupération de points.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce n'est pas l'objet de la formation continue obligatoire de récupérer des points, pas plus que du compte personnel de formation. Comme je l'ai dit précédemment, nous travaillons sur d'autres solutions pour défendre l'emploi dans le secteur du transport routier : création d'une conduite encadrée de poids lourd ; abaissement de l'âge requis pour conduire un véhicule de transport en commun sur certaines lignes ; actions de valorisation du secteur et de promotion de son image. Par ailleurs, nous travaillons avec les employeurs pour mieux articuler les périodes de formation initiale ou continue obligatoire avec la programmation des stages de récupération de points. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Le compte personnel de formation doit permettre l'acquisition de connaissances et de compétences professionnelles.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle est saisie de l'amendement CD1672 de M. Jacques Cattin.

M. Jacques Cattin. Dans mon exposé sommaire, j'ai fait figurer tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés dans nos territoires ruraux, du fait de l'ignorance de chauffeurs de poids lourds souvent perdus dans la nature, par manque d'information sur les itinéraires empruntés, qui provoquent pagailles, blocages, dégradations voire accidents. L'augmentation du nombre de chauffeurs routiers étrangers ne maîtrisant pas les langues communément parlées chez nous – français, allemand et anglais – complique encore la situation.

Tout cela pourrait être évité, si l'on imposait à ces véhicules de s'équiper d'un GPS spécifiquement conçu pour les poids lourds. Il en existe, qui prennent en compte les situations inadaptées à la circulation des camions. Je suis sûr que chacun d'entre vous a constaté ce phénomène dans sa circonscription, mais il est particulièrement marqué dans les territoires frontaliers, comme en témoignent les remontées des maires. Cet amendement ne coûterait rien : le prix d'un GPS poids lourd est de l'ordre de 250 ou 300 euros et cette somme serait à la charge des transporteurs. Il s'agit d'un amendement de bon sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne vois pas comment cet amendement permettrait d'équiper les poids lourds étrangers qui s'égarer sur nos routes. Cet amendement ne me paraît donc pas opérant. Par ailleurs, je pense que ce sont précisément les GPS qui créent le problème que vous pointez : ils indiquent aux conducteurs des trajets qui, pour être astucieux, n'en dérangent pas moins les riverains des bourgs.

Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Jacques Cattin, même si je comprends la préoccupation que vous exprimez, j'ai du mal à voir en quoi votre amendement réglerait le problème. Avis défavorable.

M. Jacques Cattin. J'ai soixante et un ans, je suis dirigeant d'entreprise depuis quarante ans et j'ai été maire pendant vingt-deux ans. Dans mon territoire, je vois quantité de camions qui s'engagent sur des routes où ils n'ont rien à faire. Ils sont à l'origine d'importantes dégradations, parce qu'ils doivent parfois reculer sur des centaines de mètres lorsqu'ils s'aperçoivent de leur erreur. Regardez sur internet : vous verrez qu'il existe des GPS spécifiquement destinés aux poids lourds. Cela ne coûterait rien aux transporteurs d'équiper leurs véhicules.

L'article L. 311-1 du code de la route dispose que « *les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route* ». Il ne faudra pas vous étonner si, dimanche prochain, ce qu'on veut éviter se produit à nouveau. Tout le monde n'habite pas la ville : moi, j'habite la campagne et j'en suis fier.

M. Jean-Luc Fugit. Moi aussi !

M. Jacques Cattin. Je vous parle d'un problème qui ne concerne pas que l'Alsace, et qui dépasse les clivages : la politique politicienne, je n'en ai rien à cirer ! Je suis député depuis deux ans et je vous propose simplement une mesure de bon sens.

Je suis viculteur et j'achète mes bouteilles à l'entreprise Verallia, une ancienne filiale de Saint-Gobain, qui est implantée à Chalon-sur-Saône. Il y a deux ans, ses employés ont fait grève, parce que les chauffeurs qui se présentent chez eux ne parlent plus ni le français, ni l'anglais, ni l'allemand. Vous pouvez vous renseigner. Si je dis vrai, adoptez mon amendement. Si je raconte n'importe quoi, votez contre et vous aurez raison. Tous ces chauffeurs circulent aujourd'hui sur nos petites routes, où ils n'ont rien à faire. Nous réglerions le problème en les équipant de GPS poids lourds, et cela ne nous coûterait rien, puisque ce serait aux transporteurs de les payer. Je vous fais une proposition concrète : si vous voulez vraiment sauver les territoires, faites un geste.

M. François Ruffin. Madame la ministre, si je vous comprends bien, ce que vous nous dites, c'est que même si l'on inscrit dans la loi l'obligation pour les poids lourds d'être équipés d'un GPS spécifique, on ne pourra pas interdire l'entrée sur le territoire français à des camions immatriculés en Pologne, en Roumanie ou en Slovaquie qui n'en seraient pas équipés ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage évidemment votre diagnostic, monsieur Jacques Cattin, mais je tiens à vous dire que nous ne vivons pas tous dans des bureaux parisiens. J'ai été préfète de l'ancienne région Poitou-Charentes, qui est une région rurale, et je connais la situation que vous décrivez. Mais j'estime qu'il est inutile de voter des dispositions dont on sait d'emblée qu'elles seront inapplicables. On pourrait aussi proposer de mettre un gendarme derrière chaque camion, mais je n'ai que 500 contrôleurs des transports terrestres pour détecter les fraudes sur l'ensemble du territoire...

La disposition que vous proposez me paraît tout à fait inadaptée et je suis, par principe, hostile à l'idée d'inscrire dans la loi des dispositifs inapplicables. Je réitère donc mon avis défavorable.

M. Jacques Cattin. Premièrement, je ne fais pas de discrimination entre les camions étrangers et ceux qui sont immatriculés en France : je propose que tous soient équipés d'un

GPS poids lourd. Deuxièmement, demandez au préfet M. Laurent Touvet si les maires ne l'interpellent pas sur cette question.

M. François Ruffin. Madame la ministre, je vous trouve un peu dogmatique, quand vous nous dites que cette disposition est inapplicable. Je ne dis pas qu'il faut la voter immédiatement, mais la disposition proposée par M. Jacques Cattin est intéressante, et il semble tout à fait possible de vérifier si les camions sont équipés, ou non, d'un GPS.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2053 de M. Loïc Prud'homme.

M. François Ruffin. Le dispositif que nous vous proposons sera sans doute jugé encore plus « inapplicable » que le précédent...

Jusqu'en 2012, le poids maximum autorisé pour les poids lourds était de 40 tonnes, et on l'a fait passer à 44 tonnes – même si on continue d'appeler ces véhicules des 38 tonnes. Le but de cette mesure était de désengorger les autoroutes mais, dans la mesure où le trafic de marchandises devrait doubler d'ici 2050, on voit bien ce n'est pas une solution. Les transporteurs ont refusé, à l'époque, que l'on passe de cinq à six essieux, si bien que le poids à l'essieu a explosé. Les dégradations causées par ces poids lourds ont considérablement augmenté : aujourd'hui, le passage d'un 44 tonnes détruit soixante mille fois plus la chaussée que celui d'une automobile classique.

Cet amendement, qui vise à revenir aux 40 tonnes, a un double objectif. C'est d'abord une mesure de justice, dans la mesure où, aujourd'hui, ce sont les automobilistes qui paient une grande partie des destructions occasionnées par les poids lourds. Deuxièmement, cet amendement a une visée écologique puisque, de notre point de vue, le passage à d'autres modes de transport se fera par le relèvement du coût du transport routier. Le transport routier n'est pas assez onéreux aujourd'hui : il faut renforcer la lutte contre le dumping fiscal et le dumping social et revenir aux 40 tonnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que le Gouvernement soutient toutes les mesures qui permettent de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social. Mais, en l'occurrence, passer de 44 à 40 tonnes reviendrait à multiplier le nombre de poids lourds, ce qui ne serait pas une bonne mesure du point de vue écologique. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. François Ruffin. Vous nous dites que le Gouvernement fait tout ce qu'il peut, mais il a été rappelé qu'une grande partie du transport de marchandises est effectuée par des camionneurs slovaques, polonais et roumains. Il faut certes que tout le monde travaille, mais il est évident qu'il s'agit là d'une forme de dumping social.

Par ailleurs, le glissement vers d'autres modes de transport ne se fera qu'en relevant le coût du transport routier. Or le fait de passer de 40 à 44 tonnes est une manière de relever le coût du transport routier. Enfin, si l'on adopte votre logique, qu'est-ce qui nous empêche d'aller vers les méga-camions américains de 63 tonnes ?

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine les amendements identiques CD1282 de M. Bertrand Pancher, CD2309 de M. Jean-Marie Sermier et CD2453 de M. Benoit Simian.

M. Bertrand Pancher. Dans un contexte budgétaire difficile pour les finances publiques de notre pays, l'amendement CD1282 a pour objet de rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée (AFM) pour toutes les infractions faisant l'objet d'une AFM au sein du code de la route. Cela contribuera à améliorer le recouvrement des AFM par le Trésor public.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2309 vise à rendre impossible la cession d'une voiture, tant que son propriétaire n'a pas payé ses amendes.

M. Benoit Simian. L'amendement CD2453 vise, dans le même esprit, à rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement me semble satisfait, puisqu'il est déjà précisé, à l'article L. 322-1 du code de la route, que le comptable public compétent peut faire opposition auprès de l'autorité administrative compétente à tout transfert de certificat d'immatriculation, dès lors qu'une amende forfaitaire majorée a été émise.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable

M. Jean-Marie Sermier. Je suis désolé de vous contredire, madame la ministre, mais cette disposition n'est presque jamais appliquée. Si elle l'était, les gens paieraient leurs amendes.

M. Bertrand Pancher. Pour la clarté de nos débats, je précise que cet amendement nous a été inspiré par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF). Ses représentants nous ont expliqué qu'une telle mesure simplifierait leur organisation.

M. Benoit Simian. Nous avons effectivement discuté de ces amendements avec les acteurs des transports. Nous pourrions peut-être avancer sur cette question d'ici la séance.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD1630 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le service d'immatriculation des véhicules (SIV) a récemment fait l'objet d'une dématérialisation, à travers l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), et d'une externalisation auprès de professionnels de l'automobile habilités par le ministère de l'intérieur. Compte tenu de la multiplicité des acteurs privés de ce secteur d'activité, il paraît important, pour aider le consommateur à s'orienter, de créer un label de qualité parmi les professionnels de l'automobile habilités par le ministre de l'intérieur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que l'on travaille à ce label et qu'il sera prochainement défini par voie d'arrêté. Renvoyer à un dispositif législatif, alors que cette démarche est sur le point d'aboutir, ne ferait que nous retarder. Je vous invite donc à retirer votre amendement, en vous confirmant que ce label sera créé par voie réglementaire.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD524 de M. David Lorion et CD774 de Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna. L'amendement CD774 a pour objet de garantir l'indépendance des experts en automobile, visée à l'article L. 326-6 du code de la route, en interdisant tout primo-mandat d'un expert par un assureur, dans le cadre d'un accident garanti ou non par ce dernier. Il revient à l'assuré d'avoir la faculté de désigner un expert pour mesurer l'ampleur des dommages et des réparations à effectuer sur son véhicule.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements me semblent satisfaits par les dispositions déjà existantes. En effet, il est déjà possible de contester les conclusions d'un expert. Dans ce cas, l'expert doit informer les parties intéressées, notamment le propriétaire et le professionnel dépositaire du véhicule. Il me semble que ces dispositions permettent déjà de répondre à l'objectif visé par ces amendements. Je vous invite donc à les retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements me semblent effectivement satisfaits, puisque l'assuré peut, s'il n'est pas satisfait des conclusions d'un expert, demander la désignation d'un autre expert. Je vous demande donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Huguette Tiegna. Il est vrai que l'assuré peut demander une nouvelle expertise, mais cela prend du temps. Et, surtout, le dernier mot revient toujours à l'assureur.

La commission rejette les amendements.

Article 31 quater (nouveau) (articles L. 1451-1, L. 1451-2 [nouveau], L. 1451-3 [nouveau] et L. 1452-4 du code des transports et article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime) : *Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier*

La commission examine ensuite l'amendement CD3232 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à clarifier, actualiser et sécuriser juridiquement les compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaires, guidé et routier, et à simplifier les dispositions législatives existantes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement CD3232.

Après l'article 31 bis

La commission examine les amendements identiques CD1979 de Mme Valérie Lacroute et CD2091 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Les services de sûreté de la RATP et de la SNCF signalent de plus en plus de cas de délinquants récidivistes dans les réseaux de transport public, sans qu'il soit toujours possible juridiquement de les empêcher de pénétrer à nouveau dans les réseaux de transport. Afin de restaurer la sécurité au sein des réseaux de transport, il apparaît nécessaire d'ouvrir plus largement la possibilité, pour les juges, de prononcer, au titre d'une peine complémentaire, l'interdiction de paraître à nouveau dans les réseaux de transport public. On constate en effet une hausse importante des vols à la tire commis par des bandes organisées : la préfecture de police de Paris a constaté une hausse de 33 % de ces délits sur les rails de la capitale.

M. Bertrand Pancher. Il importe de renforcer les sanctions contre les auteurs de vols à la tire dans les transports publics et de permettre au juge, en cas de récidive, de prononcer une interdiction de paraître dans ces réseaux. On constate en effet, depuis le début de l'année, une augmentation assez importante du nombre de délits.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le juge a déjà la possibilité de prononcer, au titre d'une peine complémentaire, une interdiction de paraître et nous sommes en train d'examiner, avec la chancellerie, s'il y a lieu de renforcer ces sanctions dans des cas particulièrement graves. L'interdiction de paraître sur les réseaux de transport constitue une privation de liberté importante et nous devons réfléchir sérieusement à ces questions. Nous pourrions y revenir en séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Tels qu'ils sont rédigés, vos amendements mettent sur le même plan une peine contraventionnelle, une peine correctionnelle et une peine criminelle. La mesure que vous proposez me semble disproportionnée et je vous invite à retravailler vos amendements en vue de la séance.

Les amendements sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD764 de M. Jean-Louis Masson et CD1293 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1883 de Mme Frédérique Tuffnell et CD2305 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements CD1621 de M. Guy Bricout, CD680 et CD599 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Tuffnell. En raison de l'absence de contrôle systématique des passagers aux frontières ou à l'embarquement, des armes, explosifs, stupéfiants, contrefaçons, produits de contrebande – notamment du tabac et de l'alcool –, voire des espèces animales ou végétales protégées ou envahissantes sont susceptibles d'être introduits sur le territoire

national, *via* des services réguliers ou occasionnels par autobus ou autocar. L'absence d'étiquettes rend impossible, lors d'un contrôle, l'identification du passager qui les transporte.

L'amendement CD1883 entend combattre ce phénomène en imposant aux passagers d'apposer leurs nom et prénom sur les bagages qu'ils transportent. À défaut, les passagers fraudeurs qui seront identifiés encourront une peine contraventionnelle déterminée par décret en Conseil d'État.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1293 a pour objectif de combattre l'embarquement des armes, explosifs, stupéfiants, contrefaçons et produits de contrebande en imposant aux passagers d'apposer leurs nom et prénom sur les bagages qu'ils transportent avec eux.

M. Guy Bricout. Face au risque terroriste et, plus largement, dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants ou de produits frauduleusement importés, comme le tabac ou l'alcool, cet amendement vise à renforcer les contrôles des voyageurs qui empruntent de plus en plus les lignes internationales. Nous proposons, avec l'amendement CD1621, que les voyageurs empruntant un service régulier ou occasionnel de transport routier international fassent l'objet d'un enregistrement préalable sur présentation d'une pièce d'identité, de leur titre de voyage ainsi que de l'étiquetage des bagages en leur possession.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD680 vise à créer un système d'étiquetage des bagages pour le train, l'autocar et l'autopartage.

L'amendement CD599 vise à ce que les entreprises de transport par autocar soient soumises à des règles de contrôle d'identité des passagers embarqués ainsi qu'au contrôle de la propriété des bagages.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Certains de ces amendements visent à créer un système très lourd d'embarquement des passagers, proche de celui qui existe dans le transport aérien. Les autres visent à introduire des systèmes de contrôle des marchandises ou d'étiquetage des bagages analogues à ce qui existe déjà pour le transport ferroviaire.

Les premiers me paraissent un peu disproportionnés. Les seconds, en revanche, pourraient faire l'objet de mesures réglementaires, puisqu'il s'agirait d'élargir au transport routier le champ d'application des mesures relatives au transport ferroviaire : c'est ce que je me propose de faire. Compte tenu de ces explications, je vous invite à retirer l'ensemble de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Certains de ces amendements visent à imposer aux entreprises du transport routier des missions de sécurité auxquelles elles ne sont pas forcément préparées, et sur lesquelles nous n'avons pas échangé avec elles. Toutes ne disposent pas du personnel nécessaire pour remplir ces missions. Il n'est pas souhaitable d'adopter une telle mesure sans concertation avec les entreprises et les salariés concernés. Sur ce sujet, ma préférence va à l'amendement CD1809, qui va nous être présenté par Mme Laurianne Rossi.

La commission rejette successivement les amendements.

Article 31 quinquies (nouveau) : *Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares de transport routier et les gares de transport ferroviaire*

La commission examine l'amendement CD1809 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Dans l'esprit des amendements qui viennent d'être défendus, mon amendement CD1809 propose que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares ferroviaires, comme dans les gares routières.

Il me semble que cette loi d'orientation des mobilités ne peut pas faire l'impasse sur la sécurité des usagers. Le risque terroriste existe dans nos bus et dans nos trains et il semble nécessaire de faire évoluer les modalités de contrôle. Je pense qu'il serait prématuré d'adopter un système d'étiquetage, comme certains d'entre vous l'ont proposé et, plus encore, d'installer des portiques ou des scanners à bagage dans les gares routières et ferroviaires. Nous devons néanmoins réfléchir à ces questions et il serait utile, pour cela, de disposer d'informations précises, notamment sur ce qui se fait dans d'autres pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les nombreux amendements déposés sur ce sujet montrent qu'une réflexion s'impose. Avis favorable.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 31 bis

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD1885 de Mme Frédérique Tuffnell, CD1294 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1884 de Mme Frédérique Tuffnell, CD1950 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2306 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que l'amendement CD681 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement CD1885 concerne l'information des voyageurs. Face à la montée en puissance des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs par autobus ou autocar, il nous semble nécessaire d'informer les voyageurs au sujet de l'importation illicite d'alcool et de tabac, mais aussi d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes. J'ai déjà abordé ces questions dans mon rapport sur la mise en application de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1294 vise à associer les services de transport routier internationaux de voyageurs par autobus et autocar à l'effort de lutte contre les trafics de tabac et d'alcool, en leur demandant de délivrer une information adéquate à leurs clients sur ces sujets.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement CD1884 est identique à celui que je viens de défendre, mais il ne concerne que l'alcool et le tabac.

M. Jean-Marie Sermier. De plus en plus de passagers transportent du tabac et disent, une fois contrôlés, qu'ils ne connaissent pas les quantités maximales autorisées. Il semblerait donc utile d'informer les passagers des autobus. Tel est l'objet de mon amendement CD2306.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD681 vise à créer une obligation pour les entreprises de transport par autocar, covoiturage et train, d'informer leurs voyageurs des limites quantitatives à appliquer aux produits venant de l'étranger.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je répète ce que j'ai déjà dit au sujet de l'amendement CD1809 : il me paraît nécessaire de disposer d'un état des lieux des dispositifs en vigueur chez nos voisins, afin de définir les dispositifs les mieux adaptés, à la fois pour les voyageurs et pour les entreprises concernées. Je vous invite donc à retirer ces amendements, dans l'attente du rapport qui a été voté, au titre de l'amendement CD1809.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Il me semble, en outre, que certaines de ces dispositions sont d'ordre réglementaire.

Les amendements sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1776 et CD1777 de Mme Laurianne Rossi et l'amendement CD1321 de M. Bertrand Pancher.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1776 vise à appliquer au permis de conduire le taux réduit de la TVA, soit 5,5 %, afin d'en réduire le coût. Cette mesure correspond à notre volonté d'aller vers un permis de conduire plus accessible et moins coûteux. Dans le même esprit, j'ai défendu, il y a quelques jours, un amendement qui proposait d'appliquer un taux de TVA réduit à 5,5 % aux tarifs des transports publics.

Cet amendement serait une manière de reconnaître que le permis de conduire est un produit de première nécessité. Ce serait aussi une manière de conforter le droit général à la mobilité, que nous souhaitons mettre en œuvre.

L'amendement CD1777 est un amendement de repli : il propose de fixer le taux à 10 %.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement CD1321, s'il est voté, devrait réjouir le Président de la République, puisque celui-ci a récemment déclaré vouloir simplifier la mobilité et l'accès au permis de conduire et réduire drastiquement le coût de celui-ci. Diminuer le taux de TVA semble être un bon moyen de le faire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est bien dans le but de réduire le coût du permis de conduire et de faciliter son passage que le Président de la République a demandé un rapport sur le sujet à Mme Françoise Dumas. Plusieurs des préconisations contenues dans ce rapport ont fait l'objet d'amendements qui ont été examinés ce soir. L'expérience, qui a été faite dans d'autres secteurs, montre que l'introduction d'un taux réduit de TVA n'est pas toujours répercutée sur le prix, au bénéfice des consommateurs ou des usagers. Cette mesure n'a pas été retenue. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends l'objectif de ces amendements, mais je considère qu'une étude d'impact doit être réalisée au préalable, afin d'en estimer le coût. Au demeurant, il serait sans doute préférable qu'elle soit examinée dans le cadre du projet de loi de finances. Avis défavorable.

Mme Laurianne Rossi. J'entends les arguments qui sont avancés et je vais retirer mes amendements. Mais, comme je l'ai déjà dit il y a deux jours, je ne m'explique pas que le taux de 5,5 % s'applique à un billet de cinéma, et pas au permis de conduire. Si nous voulons vraiment faire du droit à la mobilité un droit opposable pour chacun de nos concitoyens, il me semble important de réduire le taux de TVA sur le permis de conduire et sur le coût des transports publics.

Les amendements CD1776 et CD1777 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD1321.

Article 31 sexies (nouveau) (articles L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle) : *Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles*

La commission examine l'amendement CD2794 du Gouvernement, qui fait l'objet des sous-amendements identiques CD3272 de Mme Pascale Boyer et CD3276 de Mme Aude Luquet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement propose, conformément aux annonces du Premier ministre, de libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile, au bénéfice tant du pouvoir d'achat des consommateurs que de la compétitivité des équipementiers de la filière automobile.

Cette mesure permettra à la France de disposer de conditions d'ouverture du marché de la réparation automobile identiques à celles qui existent dans d'autres pays de l'Union européenne. Cet assouplissement de la réglementation a été préconisé par l'Autorité de la concurrence. Une telle évolution modérera le coût de la réparation automobile et favorisera un meilleur positionnement des équipementiers français sur le marché des pièces détachées automobiles, notamment à l'export. Le dispositif proposé par le présent amendement, sur la base d'une consultation de l'ensemble des parties prenantes, comporte par ailleurs des aménagements et une progressivité.

Mme Pascale Boyer. Le sous-amendement CD3272 vise à abaisser de quinze à dix ans le délai de protection pendant lequel les pièces de carrosserie restent sous monopole des constructeurs, afin que la mesure bénéficie à un plus grand nombre d'automobilistes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je m'en remets à la sagesse de la commission sur ces sous-amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. La disposition introduite par l'amendement du Gouvernement est une demande formulée de longue date par les professionnels. J'y suis donc favorable, à condition que soient également adoptés les sous-amendements.

*La commission **adopte** les sous-amendements.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement CD2794 **sous-amendé**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 21 mai 2019 à 21 h 35

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Valérie Beauvais, Mme Gisèle Biémouret, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Jean-Marie Sermier, Mme Frédérique Tuffnell, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Noël Barrot, M. Fabrice Brun, M. Jacques Cattin, Mme Annie Chapelier, Mme Françoise Dumas, Mme Frédérique Lardet, Mme Sereine Mauborgne, M. Thomas Mesnier, M. Xavier Roseren, M. François Ruffin, M. Benoît Simian, Mme Huguette Tiegna, M. Arnaud Viala