

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, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*) 2

Lundi 2 septembre 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 83

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités pour lequel il nous reste 521 amendements à examiner.

Chapitre III Mobilité solidaire

Article 6 (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre II de la première partie, et articles L. 1215-3 [nouveau], L. 1215-4 [nouveau], L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports) : *Services de mobilité solidaire, aides individuelles à la mobilité et plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD105 du rapporteur.

Puis elle examine les amendements identiques CD247 de Mme Valérie Beauvais et CD340 de M. Jean-Yves Bony.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement CD247, que j'ai déjà eu l'occasion de présenter en première lecture, tend à favoriser les tarifs sociaux solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.

La gratuité des transports, régulièrement évoquée, me semble être une fausse bonne idée, et même contre-productive par le fait qu'elle leurre les passagers sur le coût réel des transports. À ce titre, il n'est pas inutile de rappeler que l'intégralité du service rendu n'est pas couverte puisqu'une part importante – entre 40 et 60 % du coût réel – reste à la charge de l'autorité organisatrice. Favoriser la gratuité ne ferait qu'alourdir cette charge financière, empêchant notamment les investissements dans les secteurs clés.

Il est donc préférable de favoriser les tarifs sociaux ou solidaires, mieux adaptés à la situation réelle des passagers, qui évitent les effets d'aubaine liés à la gratuité ainsi que des conséquences organisationnelles et logistiques, difficiles à gérer.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD340 est défendu. Je n'ai rien à ajouter aux arguments de Mme Valérie Beauvais.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les politiques de tarification des autorités organisatrices doivent tout à la fois garantir le droit au transport pour tous, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers et couvrir une partie des coûts de production du service.

Si la gratuité n'est pas nécessairement la meilleure solution et si la mise en place d'une tarification solidaire peut être une solution plus intéressante, nous n'en devons pas moins respecter la liberté des autorités organisatrices de la mobilité, en matière de politique tarifaire, au nom du principe constitutionnel de libre administration des collectivités auquel je suis certaine que cette commission est attachée.

Je vous propose de retirer ces amendements. Sinon, j'y donnerai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons déjà débattu ce point précédemment avec Mme Valérie Lacroute, qui avait présenté des amendements similaires. La gratuité peut fonctionner dans certaines collectivités et être acceptée par la population, même si, pour ma part, je ne suis pas nécessairement favorable à sa systématisation. Laissons les collectivités en décider, en fonction de leur territoire. C'est pourquoi je demanderai le retrait de ces amendements. Sinon, l'avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements identiques CD247 et CD340.

Puis elle adopte l'article 6 modifié.

Article 7 (article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, articles L. 1111-5 et L. 1112-4 du code des transports et article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales) : *Mesures tarifaires et d'accessibilité en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et en faveur de leurs accompagnateurs*

La commission examine en discussion commune les amendements CD807 et CD785 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. Ces deux amendements de Mme Valérie Lacroute apportent une précision rédactionnelle afin de lever une ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, telles que les personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que leurs accompagnateurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Sous des dehors apparemment techniques, ces amendements réduiraient très notablement la portée de l'article 7, adopté à l'unanimité en première lecture, notamment en restreignant la cible aux seuls titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », autrement dit aux personnes dont le taux d'incapacité est supérieur à 80 %. Une telle restriction ne me paraissant pas souhaitable, j'émet un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis très défavorable à ces amendements, qui suppriment les avancées introduites en première lecture au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de leurs accompagnateurs. Ils ne vont donc pas dans le sens que nous souhaitons pour ce projet de loi d'orientation des mobilités. Je suggère donc leur retrait ; à défaut, j'émettra un avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD807 et CD785.

Puis elle se saisit de l'amendement CD396 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement pourra être retiré si Mme la ministre précise ce qu'elle entend par « places pré-équipées ». Le pré-équipement des places ne semble pas être une notion très précise.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La notion de pré-équipement des places de stationnement est définie très précisément par l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation : il s'agit d'installer les gaines techniques de câblage et les dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge.

En conséquence, il convient de garder ces dispositions en l'état.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD396 est retiré.

La commission adopte l'article 7 modifié.

Article 7 bis A (article L. 3122-4 du code des transports) : *Voitures de transport avec chauffeur (VTC) adaptées aux personnes à mobilité réduite*

La commission adopte l'article 7 bis A sans modification.

Article 7 bis (article L. 1112-2-4 du code des transports) : *Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée*

La commission adopte l'article 7 bis sans modification.

Chapitre IV Mesures spécifiques aux outre-mer

Article 8 (articles L. 1802-1, L. 1811-2, L. 1811-3, L. 1811-4, L. 1811-5, L. 1811-9 [nouveau], L. 1831-1, L. 1841-1, L. 1851-1-1 [nouveau] et L. 1851-5 [nouveau] du code des transports et article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales) : *Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD106 et CD107 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 8 modifié.

Article 8 ter : *Territoires ultramarins : obligation de mise en place d'une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades*

La commission adopte l'article 8 ter sans modification.

Article 8 quater : *Extension aux salariés du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle*

La commission examine l'amendement de suppression CD108 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon exposé sommaire pourra paraître lapidaire, puisqu'il n'en réfère qu'au coût de cet article, sur lequel nous ne sommes évidemment pas tous d'accord. Nous en estimons l'impact à environ 80 millions d'euros pour l'ensemble des territoires d'outre-mer, et à 500 000 euros pour la seule Polynésie française. Pour ce territoire, l'objet de cet article n'est pas du ressort de l'État mais bien de la collectivité polynésienne.

Nous proposons donc, après avoir supprimé l'article 8 *quater*, de poursuivre le dialogue, et de travailler, territoire par territoire, pour obtenir une idée précise des besoins réels de chacun d'entre eux. Nous ne voulons pas introduire dans ce projet de loi des dispositions entraînant un coût exorbitant pour l'État, sans savoir réellement ce qu'elles représentent, territoire par territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Si je comprends la préoccupation ayant conduit au vote de cet article, je note que ses dispositions sont très éloignées de l'objet du projet de loi : il s'agit en réalité de traiter des enjeux relatifs à la formation professionnelle.

Ce sujet, M. le rapporteur l'a dit, devrait faire l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux, en prenant en compte les responsabilités, qui peuvent être différentes selon les territoires, et en ciblant de façon appropriée les acteurs concernés. Je suis donc favorable à la suppression de l'article 8 *quater*.

Mme Maina Sage. Premièrement, si l'on s'en tient à la logique des chiffres, estimer les coûts de cette mesure à 500 000 euros pour un territoire de moins de 300 000 habitants, et à 80 millions d'euros pour les 3 millions d'habitants que compte l'ensemble des territoires d'outre-mer est tout à fait grotesque. Nous sommes loin de tels montants. J'ai pu échanger à ce sujet avec les ministères concernés.

Deuxièmement, l'ordonnance portant adaptation des dispositions de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution et à Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon, qui vient d'être présentée en conseil des ministres, prévoit le soutien à la mobilité dans le cadre de la formation des salariés du privé, ce qui répond à notre demande initiale. Nous approuvons qu'une initiative des collectivités du Pacifique soit ainsi reprise pour les départements d'outre-mer. Mais l'appliquer aux DOM en laissant purement et simplement de côté les territoires du Pacifique est une énormité !

Troisièmement, sachant que l'ordonnance adoptée en conseil des ministres répond d'ores et déjà aux attentes des DOM, il suffisait de restreindre le dispositif de l'article 8 *quater* aux seuls territoires du Pacifique.

Plutôt que de supprimer l'article 8 *quater* ce soir, je vous demande de le maintenir jusqu'à la discussion en séance. Si l'on manque cette opportunité avec l'ordonnance – qui en l'état, je le redis, se limite aux DOM –, le projet s'en trouvera encore retardé, alors qu'il date déjà de trois ans et qu'il a toujours reçu un avis favorable de principe : il s'agit, je l'ai

expliqué en séance, d'adapter un dispositif existant. C'est pourquoi les approches financières transmises par le rapporteur ne tiennent pas la route.

Je vous demande donc de surseoir à cette suppression, afin de trouver un accord d'ici à la discussion en séance, ou de résoudre cette question via l'ordonnance. Mais laissez-nous au moins ce délai.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame Maina Sage, vos propos illustrent combien les dispositions de cet article sortent totalement du champ du projet de loi puisque ce sujet, comme vous le soulignez, a fait l'objet d'avancées dans le cadre d'une ordonnance.

La situation et les responsabilités, en particulier en matière de formation professionnelle, varient considérablement selon les territoires. C'est pourquoi la rédaction actuelle ne semble pas appropriée. Je pourrai en discuter avec ma collègue dès le prochain conseil des ministres, afin que la situation des collectivités d'outre-mer non visées par l'ordonnance, soit traitée. Mais gardons-nous d'introduire dans cette loi des dispositions qui n'auraient pas été étudiées par les partenaires sociaux ou par des spécialistes de ces questions : ce n'est pas le bon cadre.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends votre position et vos attentes, madame Maina Sage. Mais, comme l'a indiqué Mme la ministre, ce projet de loi ne semble pas constituer le bon véhicule pour cette proposition, sur laquelle nous devons vraiment travailler. De nombreux sujets sont en effet apparus, qui concernent les outre-mer. Avec MM. Gabriel Serville et Serge Letchimy, nous sommes tombés d'accord sur le fait que ces questions devaient être abordées territoire par territoire.

S'agissant des coûts de formation, vous fondez vos estimations sur les réalités de la Polynésie française. Mais ceux de la Guyane, que je connais mieux, sont autrement plus élevés dans la mesure où tout doit y être construit. Vous voyez donc que, d'un territoire à l'autre, tout doit être repensé, et que l'on ne peut introduire de dispositions générales, *a fortiori* dans ce texte.

Cela étant, vous avez tout mon soutien, toute mon attention. Si je peux vous aider à faire avancer de tels sujets, je le ferai, car ces questions me préoccupent. Mais il est certain que les lois que l'on vote en métropole ont des difficultés à s'appliquer sur ces territoires si spécifiques.

C'est pourquoi je vous propose d'accepter cette suppression, afin que nous repartions sur quelque chose de plus cohérent.

Mme Maina Sage. Je vous remercie de votre écoute et de votre attention. Je sais que vous comprenez cette problématique. Nous suivrons avec attention la façon dont l'ordonnance intégrera ces sujets.

Je vous demande toutefois de relayer notre appel car ce sera la dernière fenêtre de tir avant longtemps. Si nous n'y parvenons pas maintenant, nous allons encore retarder un très beau projet qui est en cours en Polynésie et pour lequel cette adaptation s'impose. J'espère donc que vous pourrez vous engager dans ce sens, ce sera déjà cela...

Mme la présidente Barbara Pompili. L'engagement est confirmé et figurera au compte rendu.

La commission adopte l'amendement CD108 du rapporteur.

En conséquence, l'article 8 quater est supprimé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous vous remercions, monsieur le rapporteur, pour votre excellent travail.

TITRE II RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Chapitre I^{er} Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Section 1 Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9 (articles L. 1115-1, L.1115-2 [nouveau], L. 1115-3 [nouveau], L. 1115-4 [nouveau], L. 1262-5 [nouveau], L. 1263-4, section 5 [nouvelle] du chapitre III du titre VI de la première partie et articles L. 1264-7, L. 1264-9 et L. 3121-11-1 du code des transports) :
Ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur

La commission examine l'amendement CD741 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'article 9 porte sur l'ouverture des données, laquelle est primordiale pour aboutir à une politique de transport qui s'adapte le mieux possible aux usagers. Il faut cependant s'assurer d'une réciprocité, notamment de la part des voitures de transport avec chauffeur (VTC) ou des opérateurs de covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le projet de loi étend en effet l'ouverture des données prévue par le règlement européen délégué à l'ensemble des services de partage de véhicules sans conducteur, y compris aux engins de déplacement personnel (EDP). Il précise que les données concernées portent notamment sur la localisation des véhicules disponibles.

Or le régime juridique des VTC impose qu'une réservation préalable soit effectuée. La notion de disponibilité immédiate n'étant pas pertinente dans le cas des VTC, l'extension proposée à ces plateformes ne semble pas opérante.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'avis est défavorable pour les mêmes raisons que celles évoquées en première lecture. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir les données des VTC car elles sont d'une nature différente de celles prévues par le règlement européen délégué. L'information relative à la réservation d'un VTC ne peut être obtenue qu'en procédant à une requête sur un déplacement précis, à une date et un horaire donnés. Il ne s'agit donc plus de données relatives à la disponibilité, mais de réservations. L'ouverture de la

billettique des centrales de réservation étant déjà autorisée et encadrée à l'article 11 du projet de loi, l'objectif visé par votre amendement, monsieur Jean-Marie Sermier, est satisfait. C'est pourquoi je vous suggère de le retirer.

*La commission **rejette** l'amendement CD741.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de précision CD599 de la rapporteure.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD740 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même logique d'efficacité, cet amendement vise à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'accéder aux données des dispositifs mobiles connectés. Les géants du numérique auront accès à ces données ; il doit en aller de même pour tous les opérateurs, notamment les régions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C'est en effet essentiel, mais votre objectif est déjà satisfait par l'alinéa 15 de l'article 13. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'article 13 du projet de loi prévoit effectivement de faire remonter aux autorités organisatrices les données sur le trafic routier produites par les services numériques d'assistance aux déplacements. Ces données devront toutefois être agrégées dans la mesure où il s'agit de données personnelles – ce que prévoit l'article 13, contrairement à l'article 9.

Je vous demande donc, monsieur Jean-Marie Sermier, de retirer votre amendement qui n'apporte pas ces garanties s'agissant de données personnelles. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Si le texte, que je n'avais pas étudié sous cet angle, poursuit la même logique, je retire mon amendement. Je revérifierai ce point, qui est effectivement très important.

*L'amendement CD740 est **retiré**.*

*La commission **adopte** les amendements rédactionnels CD112 et CD113 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD739 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Si une autorité organisatrice de la mobilité doit ouvrir ses données, il est toutefois nécessaire qu'elle puisse être informée de l'usage qui en est fait, et ce

afin d'organiser au mieux les politiques de transport sur le territoire relevant de sa compétence.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il n'est pas nécessaire que les autorités organisatrices restreignent fortement ou, du moins, posent des contraintes sur l'ouverture des données dans le cadre de l'exercice de leur mission, alors même que le règlement européen délégué prévoit que les dispositions nationales ne doivent pas introduire de contraintes supplémentaires en matière de réutilisation des données ; or c'est précisément ce que fait votre amendement, qui conduirait à complexifier le point d'accès national dans des conditions qui ne seraient sans doute pas compatibles avec le règlement européen délégué.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il n'est en effet pas nécessaire de préciser que le point d'accès national aux données fournit des informations aux utilisateurs des données ; cela figurera, le cas échéant, dans les accords de licence prévus par le règlement européen délégué, et par l'article 9.

L'amendement CD739 me semble donc déjà satisfait. C'est pourquoi, monsieur Jean-Marie Sermier, je vous en demande le retrait. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Même si j'entends vos propos, on peut ne pas être d'accord et souhaiter que les AOM soient tenues informées de l'utilisation qui est faite des données pour mener d'éventuels projets. On risque de voir se développer une concurrence entre les projets d'acteurs privés, comme les GAFAs qui détiendront des données et pourront les vendre aux transporteurs, et des collectivités qui s'interrogeront sur les services à mettre en place.

Je maintiens que mon amendement CD739 n'est pas satisfait et je ne partage pas votre position selon laquelle l'AOM ne devrait pas être tenue informée de l'utilisation faite des données.

La commission rejette l'amendement CD739.

Elle examine ensuite l'amendement CD742 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à garantir la confidentialité des informations agrégées, transmises pour chaque opérateur, afin d'éviter qu'un acteur en concurrence directe ne puisse analyser ces données.

On comprend bien l'intérêt pour les AOM et les transporteurs de détenir de telles données, ou, pour les GAFAs, de vendre ces données aux transporteurs. Mais il faut veiller à ce que les GAFAs ne se retrouvent pas en position par trop dominante et que les entreprises de transport ne puissent développer une ingénierie capable de garantir une valeur ajoutée sur le terrain.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne nous méprenons pas sur la nature des données en question : il s'agit seulement des données nécessaires à l'information des voyageurs, qui touchent, par exemple, aux horaires ou aux fréquences, et non des données confidentielles portant, par exemple, sur la fréquentation de certaines lignes ou comportant des informations de nature commerciale, dont on pourrait

craindre qu'elles ne profitent à un concurrent. Les problèmes de confidentialité ne se posent donc pas et je vous propose, monsieur Jean-Marie Sermier, de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement introduit un principe de confidentialité des données fournies. Or l'objectif du règlement européen délégué est de prévoir l'ouverture de ces données via le point d'accès national. Il ne s'agit pas ici de données confidentielles : l'inscription d'un tel principe de confidentialité serait contraire au règlement européen délégué.

Cela ne signifie cependant pas que ces données seront ouvertes sans condition, puisque des accords de licence pourront venir encadrer leur réutilisation. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD742.

Elle examine ensuite l'amendement CD666 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à renommer l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) en Autorité de régulation des transports à compter du 1^{er} octobre 2019, en application de l'ordonnance du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je confirme que tel est bien le nouveau nom de l'ARAFER... Avis favorable.

La commission adopte l'amendement CD666.

Elle en vient à l'amendement CD743 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permet pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché – c'est l'objectif qui sous-tend l'ensemble des amendements que notre groupe a déposés.

En effet, compte tenu des ambitions des géants du numérique, acteurs le plus souvent non européens, dans le domaine des mobilités, il est essentiel de donner l'opportunité aux régions et autres métropoles de refuser l'accès à un acteur qui chercherait à consolider sa position dominante ou qui disposerait de moyens techniques ou financiers de traitement lui offrant une position quasi monopolistique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il ne paraît pas envisageable de donner à une collectivité un tel rôle de régulation. C'est l'Autorité de régulation des transports qui aura vocation à contrôler le respect des exigences posées par le règlement européen délégué en matière d'ouverture des données de transport.

Il faut bien voir que cette ouverture facilitera la concurrence entre les acteurs. L'expérience montre en effet que plus on ouvre les données, plus on permet aux start-up de développer de nouveaux services. Les acteurs auxquels vous faites référence, monsieur Jean-Marie Sermier, arrivent de toute façon par la voie contractuelle à avoir accès à ces informations.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Effectivement, en ce domaine, de nombreuses start-up ont été lancées par de jeunes Français pleins d'idées, mais ne nous leurrerons pas : ces idées, les géants du numérique les reprennent. L'ouverture des données, pour positive qu'elle soit, n'est pas sans risque et il serait bon que le Gouvernement réfléchisse à un suivi très précis de ce processus dans les années à venir.

Cela dit, je retire mon amendement.

L'amendement CD743 est retiré.

*La commission **adopte** ensuite successivement les amendements CD114, CD296, de coordination, CD115, rédactionnel, et CD297, de coordination, tous de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD559 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Vous pouvez considérer cet amendement comme défendu, madame la présidente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à interdire toute transmission de données issues d'un service numérique de mobilité à une puissance étrangère. La préoccupation que vous manifestez pour la souveraineté de la France est légitime, mais le domaine des transports ne comporte pas de spécificités sur ce plan ; une telle disposition n'a pas sa place dans un projet de loi propre aux transports.

En outre, je le répète, les données couvertes par l'article 9 ne sont ni confidentielles ni stratégiques. L'objectif est d'assurer une visibilité sur l'ensemble des services de transport.

Enfin, la notion de « puissance étrangère » incluant les États membres de l'Union européenne, cet amendement est incompatible avec le droit européen.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il n'existe pas de définition juridique de la « puissance étrangère ». Et, de toute façon, une interdiction d'accès aux entreprises étrangères serait trop restrictive au regard du droit européen. L'utilisation de ces données passera, si besoin est, par un accord de licence qui prévoira leurs modalités de réutilisation.

M. Bertrand Pancher. Nous aurions dû travailler davantage cet amendement pendant nos vacances, madame la ministre... Nous le retirons.

L'amendement CD559 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD601 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le règlement européen délégué prévoit déjà l'ouverture des données statiques de niveau de service 1 mentionné à son annexe pour le 1^{er} décembre 2019. Ces dispositions étant d'application directe, il n'est pas nécessaire d'inscrire cette date dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 9 modifié.

Article 9 bis (articles L. 2132-7, L. 3111-24 et L. 3114-11 du code des transports) :
Modalités de collecte de données par l'Autorité de régulation des transports

La commission adopte l'article 9 bis sans modification.

Article 10 (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier de la première partie du code des transports, article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, section 6 [nouvelle] du titre IV du code de la voirie routière et article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation) : *Collecte et ouverture des données facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite*

La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD116 de la rapporteure puis son amendement CD111 qui procède à la correction d'une erreur de référence.

Elle examine ensuite l'amendement CD276 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement propose, pour plus de lisibilité, de ne retenir qu'une seule date d'entrée en vigueur pour la fourniture – et non la collecte – des données issues des balises numériques déjà installées, quel que soit le producteur de la donnée, à savoir le 1^{er} décembre 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable à cette clarification.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 10 modifié.

Section 2
Services d'information et de billettique multimodales

Article 11 (section 3 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier de la première partie et articles L. 1263-4-1 [nouveau], L. 1264-1, L. 1264-2 et L. 1264-7 du code des transports) : *Services d'information et de billettique multimodales*

La commission adopte successivement l'amendement de précision CD118 et les amendements rédactionnels CD119, CD120 et CD117, tous de la rapporteure.

Elle examine l'amendement CD618 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. La notion de « catégorie de services » mérite d'être précisée afin d'éviter que les plateformes ne choisissent de ne renseigner que les services rentables en délaissant ceux qui le sont moins.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable à cette précision utile.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD122 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD747 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à garantir un principe de non-discrimination dans la mise en place des services numériques multimodaux. Nous proposons de supprimer une disposition qui viendrait limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité proposées par ces plateformes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Selon le texte actuel, un groupe exploitant plusieurs services de transport peut vendre ses propres services et uniquement ceux-ci. Il a paru en effet légitime de laisser la possibilité à un groupe de rester positionné sur son métier d'exploitant de services de transport. Si la deuxième phrase de l'alinéa 17 était supprimée, ce groupe devrait vendre les services de ses concurrents directs ou tout au moins procéder à une sélection non discriminatoire. Cela ne me semble pas constituer une mesure proportionnée au sens où la jurisprudence l'entend pour satisfaire un objectif d'intérêt général en cas d'atteinte à la liberté d'entreprendre. En revanche, dès lors que ce groupe quitterait la stricte activité d'opérateur de transport pour vendre des services de

mobilité qu'il n'opère pas, il devrait appliquer la clause de sélection non discriminatoire des services.

Le dispositif actuel paraît équilibré. Il impose aux opérateurs de choisir entre deux options : soit rester concentrés sur leur métier d'opérateur de transport en vendant leurs propres services et uniquement ceux-là, soit étendre leurs activités à la vente d'autres services en respectant la clause de sélection non discriminatoire. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les dispositions que vous souhaitez supprimer sont essentielles à l'équilibre de l'article 11. En effet, un groupe qui opère lui-même tous ses services de transport va naturellement fournir un service numérique reposant sur les modes de transport qu'il organise. Tant qu'il reste dans ce champ, il n'a pas d'obligation de vendre les services de transport d'autres opérateurs. En ce sens, il n'est pas considéré comme un MAAS (*Mobility as a Service*) mais comme un simple opérateur de transport qui propose la vente de ses propres services. S'il décide de vendre d'autres services de transport que les siens, il devra procéder à une sélection non discriminatoire sur la plateforme. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Mme la ministre et Mme la rapporteure invoquent l'équilibre du marché quand nous voulons élargir les choix offerts aux consommateurs. Chacun son truc... Je maintiens mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement l'amendement rédactionnel CD123 et l'amendement de précision CD866 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD806 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à clarifier la nature des services de mobilité qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal. La modification apportée vise à inclure les services ferroviaires régionaux. Au moment où le Gouvernement s'interroge sur l'avenir des petites lignes ferroviaires et sur la manière de favoriser les mobilités du quotidien, il est important de s'assurer de la bonne intégration des offres ferroviaires régionales dans les applications multimodales qui vont se développer en région.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C'est effectivement important, madame Valérie Lacroute, mais ces services sont déjà mentionnés à l'alinéa 26. Votre amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, le temps de m'assurer d'ici à la séance que ces services sont déjà pris en compte.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD745 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Quand l'offre de transport est non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. Il est notamment important que les services librement organisés de transport par autocar ne soient pas soumis à l'obligation inscrite dans le texte. C'est pourquoi il est proposé de supprimer l'alinéa 28.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les services visés sont uniquement ceux qui sont organisés à l'échelle de la région, dont on peut considérer qu'ils participent à l'offre de transports dont bénéficient les habitants de ces territoires. Cela me semble être une mesure justifiée et proportionnée. Avis défavorable à la suppression de cet alinéa.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Pour qu'un service numérique multimodal soit efficace pour l'utilisateur, il faut qu'il recense l'ensemble des modes de transport présents sur le territoire qu'il couvre. Il doit bien sûr respecter toutes les garanties que l'article 11 prévoit afin de ne pas désintermédier les opérateurs de transport, dont font partie les opérateurs de transport non conventionnés comme les autocars dits « Macron ». Et si ces garanties sont respectées, il n'y a pas de raison d'empêcher ces opérateurs d'accéder aux systèmes de vente dans la mesure où l'objectif est de développer des plateformes réellement multimodales.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte ensuite l'amendement CD121 rectifié de la rapporteure, qui procède à une clarification rédactionnelle.

En conséquence, l'amendement CD854 de M. Jean-Marie Sermier tombe.

Elle examine l'amendement CD744 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'article 11 couvre uniquement les transports de courte distance comme les trains express régionaux (TER) ou les cars régionaux ; il nous semble important d'en élargir le champ aux transports de longue distance. Il ne nous paraît en effet pas logique qu'un régime différent s'applique à la vente d'un billet de TGV – train à grande vitesse – selon que le trajet est inférieur ou supérieur à 100 kilomètres. Pour renforcer l'attractivité de nos territoires, il faut en faciliter l'accès, donc simplifier la réservation des places dans les divers moyens de transport qui le desservent. Si les modalités contractuelles changent dès qu'un voyageur doit prendre une correspondance, toute la cohérence du dispositif s'en trouvera altérée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne comprends pas bien votre logique : dans un amendement précédent, vous souhaitiez supprimer la prise en compte des services librement organisés à l'échelle régionale ; dans celui-ci, vous voulez intégrer les services librement organisés à l'échelle nationale, qui ne sont

pas ceux qui sont utilisés dans la mobilité du quotidien... Votre amendement, s'il était adopté, modifierait l'équilibre issu d'une large concertation entre tous les acteurs. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Avis défavorable également.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements de coordination CD293 et CD125, l'amendement de conséquence CD670, l'amendement rédactionnel CD126 et les amendements de coordination CD298 et CD299 de la rapporteure.

Enfin, elle adopte l'article 11 modifié.

Article 11 bis A (article L. 1215-5 [nouveau] du code des transports) : *Information sur les aides financières à la mobilité*

La commission est saisie de l'amendement CD127 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement insère les dispositions de l'article 11 bis A dans les dispositions du code des transports relatives aux actions en faveur d'une mobilité solidaire et procède à des modifications d'ordre rédactionnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 11 bis A est ainsi rédigé.

Article 11 bis (section 4 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier de la première partie du code des transports) : *Information des passagers en cas d'annulation ou de retard*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD128 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD746 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement propose d'introduire davantage de cohérence dans le dispositif. Les services numériques multimodaux n'assurent pas le service après-vente. Une fois les tickets achetés, ils ne peuvent pas indiquer aux voyageurs ayant subi un retard ou une annulation le montant des indemnités de remboursement auquel ils ont droit. Il faudrait qu'ils puissent avoir accès à ces informations.

Notons que les formalités pour obtenir un remboursement en cas de retard ou d'annulation sont tellement longues que la plupart des usagers renoncent à aller au bout de la démarche.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends votre préoccupation, monsieur Jean-Marie Sermier, mais je crains que la disposition que vous proposez n'aille à l'encontre de l'objectif recherché. Elle imposerait aux opérateurs de transport de communiquer aux vendeurs des titres de transport les informations sur les retards susceptibles d'ouvrir des droits aux voyageurs alors que le texte prévoit qu'ils les publient par voie électronique. Les vendeurs seraient ainsi placés en position privilégiée pour monnayer ces informations, soit directement auprès des clients, soit auprès d'entreprises tierces proposant aux clients d'agir à leur place pour obtenir une indemnisation contre le versement d'une commission. L'article 11 *bis* vise à informer directement les voyageurs de leurs droits et à leur permettre d'agir sans intermédiaire. Nous préférons en rester à l'équilibre actuel. Avis défavorable ou retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. L'article 11 *bis* prévoit la publication par voie électronique des informations relatives à un retard ou une annulation afin que les voyageurs puissent faire valoir leurs droits. Les intermédiaires ayant vendu le titre de transport y auront donc accès. En outre, il précise que l'opérateur communiquera directement ces informations au client s'il dispose de ses coordonnées. La rédaction actuelle satisfait donc l'objet de votre amendement qui, de surcroît, comporte effectivement certains risques.

La commission rejette l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 11 bis modifié.

Chapitre II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12 : *Définition d'un cadre juridique pérenne applicable aux véhicules autonomes : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission est saisie de l'amendement CD311 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Vous pouvez considérer cet amendement comme défendu, madame la présidente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'article 12 propose d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour définir le cadre législatif permettant la circulation des véhicules à délégation de conduite. Il impose par ailleurs la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée en direction des personnes qui utiliseront ces véhicules en cas de vente ou de location. Autrement dit, cet article vise à s'assurer que la France prenne de l'avance dans le domaine des véhicules

autonomes qui constituent une filière d'avenir. Je ne puis donc qu'être défavorable à sa suppression.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Au cours des auditions que j'ai menées au printemps dernier, de nombreux acteurs se sont montrés favorables à une telle habilitation afin que le cadre juridique applicable aux véhicules autonomes puisse s'adapter rapidement aux évolutions technologiques. Il serait prématuré de le définir dans la loi dès aujourd'hui. Le Parlement encadre l'ordonnance par l'habilitation que nous examinons et un projet de loi de ratification devra être déposé dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. J'émetts donc, comme en première lecture, un avis défavorable à la suppression de l'article 12.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 12 sans modification.

Article 13 : *Modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission est saisie de l'amendement CD706 de Mme Christine Hennion.

Mme Christine Hennion. Cet amendement propose de revenir à la rédaction adoptée par notre assemblée en première lecture et donc de supprimer les alinéas qui concernent les assurances. Ceux-ci prévoient, en cas d'accident de la route, de rendre disponibles les données concernant l'état de délégation de conduite aux entreprises d'assurance et au Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO).

Cela me paraît poser problème.

Pour commencer, les régimes de responsabilité ne sont pas encore bien définis et nous n'avons pas encore une vision claire des droits et obligations attachés à l'intelligence artificielle. Tous ces sujets mériteraient d'être débattus avec les citoyens et au sein du Parlement.

En outre, l'article mentionne les « données strictement nécessaires » sans circonscrire leur champ et les informations manquent sur l'homologation des véhicules.

Enfin, le cadre légal pose question car on ne sait pas de quelle manière ces données seraient transmises et de quel régime elles relèveraient – règlement général sur la protection des données (RGPD) ou directive « Vie privée et communications électroniques ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Si j'ai bien compris, c'est plutôt au texte de la commission que vous souhaitez revenir et non sur le texte adopté par l'Assemblée en première lecture, sur lequel nous travaillons. Le développement de systèmes de conduite autonome rend plus complexe la détermination des responsabilités dans les procédures liées aux indemnisations. L'accès aux données permettant de déterminer l'état de délégation de conduite du véhicule sera nécessaire aux assureurs pour identifier rapidement et objectivement qui était responsable de la conduite. Il n'y a, de fait, pas d'autres moyens rapides et objectifs pour accéder à cette information. Le traitement de ces données apparaît nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance – cela renvoie aux principes

généraux des contrats d'assurance selon lesquels l'assureur doit pouvoir accéder à l'ensemble des données concernant les circonstances de l'accident. C'est l'une des possibilités de traitement prévues par le RGPD.

Précisons que l'ordonnance sera prise après avoir recueilli l'avis obligatoire de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), selon une disposition introduite lors des débats en première lecture. La conformité de l'ordonnance au RGPD et à la directive « Vie privée et communications électroniques » sera donc assurée.

Je comprends les préoccupations que vous exprimez, mais le texte actuel me paraît y répondre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'ajout de ces alinéas au texte de la commission me paraît important : en cas d'accident impliquant un véhicule autonome, la connaissance de l'état de délégation de conduite pendant la période précédant l'accident est en effet essentielle pour déterminer la responsabilité du conducteur ou du système de délégation de conduite.

Précisons, en outre, que l'habilitation restreint les données concernées aux seules données nécessaires pour caractériser l'activation de la délégation de conduite pendant la période précédant l'accident et ce, uniquement dans le but d'indemniser les victimes.

Enfin, comme l'a souligné Mme la ministre, la CNIL émettra un avis sur le projet d'ordonnance afin de s'assurer que ses dispositions sont conformes au droit français et européen en vigueur.

Avis défavorable.

Mme Christine Hennion. Je conçois que les assurances aient besoin d'accéder à certaines informations. Cependant, compte tenu de l'état des discussions sur les niveaux de responsabilité et le droit des logiciels, je considère que certaines notions ne sont pas encore clairement définies.

Il faut bien voir que c'est d'un rapport fortement déséquilibré que nous traitons. Il ne s'agit pas du cas de deux particuliers dont les compagnies d'assurance respectives discuteraient entre elles mais d'un particulier face à de très grosses entreprises, celles des assurances et de la construction automobile.

Il faut débattre de ces questions avant de décider quelles données pourront être ouvertes aux assurances. C'est la raison pour laquelle je propose de trouver un autre moyen que l'ordonnance pour en traiter.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD707 de Mme Christine Hennion.

Mme Christine Hennion. Cet amendement propose que les données visées par le 5° de l'article 13 soient accessibles sous forme agrégée et non sous forme individualisée. Cette modalité a été retenue pour les acteurs publics, mais pas pour les acteurs privés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'accès aux données mentionnées à ces alinéas tend à favoriser l'innovation en matière de services liés à l'utilisation des véhicules. Il sera organisé dans le respect du RGPD et le projet d'ordonnance sera soumis à l'avis de la CNIL. En outre, il sera conditionné au consentement de la personne concernée. La rédaction actuelle permet un bon équilibre entre le respect des droits individuels et le soutien aux nouveaux services personnalisés qui, par définition, ne peuvent se développer à partir de données agrégées. Compte tenu des précautions que nous prenons, je ne pense pas que le fait que les données soient transmises sous forme non agrégée pose problème.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Christine Hennion. Je retire mon amendement.

L'amendement CD707 est retiré.

La commission adopte l'article 13 sans modification.

Section 2

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses*

La commission examine l'amendement CD312 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue M. Ian Boucard souhaite que le Parlement puisse délibérer sur les propositions qui sont faites, plutôt que de passer par voie d'ordonnance. Il propose donc la suppression de cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis tout à fait défavorable à la suppression de cet article, qui vise à permettre des expérimentations de services innovants dans les zones peu denses. Je pense qu'il répond à un besoin fort de nos territoires, notamment de nos territoires ruraux. Cette habilitation me paraît indispensable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense également qu'il est essentiel de permettre l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité, notamment dans les zones peu denses. C'est l'objectif des dispositifs France expérimentation et French Mobility, en faisant remonter des projets innovants qui nécessitent des dérogations législatives, afin de cibler les lois à faire évoluer. Cela procède d'une démarche expérimentale, afin de mesurer à petite échelle l'effet de ces dérogations, avant de les évaluer et d'envisager une généralisation.

Pour cette raison, je suis défavorable à la suppression de cette habilitation, dont le champ a par ailleurs été précisé en première lecture à l'Assemblée.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD716 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement ne vise pas à supprimer l'habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance sur l'expérimentation, mais plutôt à préciser le champ d'application de l'expérimentation dans les zones peu denses, en indiquant que les expérimentations de solutions nouvelles de transport routier pourraient être menées dans des communes peu denses et très peu denses, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), de façon à pouvoir bien cibler le type de collectivités concernées.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends bien votre préoccupation, mais cette délimitation trop précise et purement statistique pourrait écarter un certain nombre de territoires. Par exemple, la commune de Commercy serait exclue du dispositif...

M. Bertrand Pancher. Ah !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cela ne me paraît pas être le but recherché... Cette définition de l'INSEE est vraiment trop générale et ne rend pas compte des spécificités d'étendue des communes. Je comprends bien l'idée de préciser quelles sont les communes visées, mais, en l'occurrence, je ne pense pas que ce soit le bon critère.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis. Il serait dommage de se priver d'expérimentation sur certains territoires n'entrant pas dans la nomenclature des territoires de l'INSEE, si des difficultés en termes de mobilité existent et que des solutions sont proposées pour y répondre. À défaut de retrait, je serai au regret d'émettre un avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Je suis très sensible au fait que vous puisiez vos exemples dans ma circonscription, madame la ministre. Par conséquent, je retire bien volontiers cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD129 de la rapporteure.

Enfin, elle adopte l'article 14 modifié.

Article 14 bis (article L. 1221-4 du code des transports) : *Développement de solutions de mobilités innovantes*

La commission examine l'amendement CD46 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 14 bis propose d'autoriser, à titre expérimental, des particuliers à transporter des personnes, en percevant pour cela une contribution financière qui pourrait aller au-delà du strict partage de frais. S'il peut être bon de rechercher des solutions de nature à satisfaire les personnes en situation d'isolement, encore faut-il veiller à ce que

cette rémunération d'une activité de covoiturage n'introduise pas de concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels du secteur. Tel est le but de mon amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'article 14 *bis* vise uniquement à inciter les autorités organisatrices à favoriser l'innovation dans le cadre de la loi ; je ne pense pas qu'il y ait de risque de concurrence déloyale. La précision me semble inutile. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les contrats de délégation des services de transport des autorités organisatrices, objet de l'article 14 *bis*, étant sans lien avec le transport public particulier de personnes (T3P), il n'y a pas lieu d'adopter la modification que vous proposez. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 14 bis sans modification.

Section 3

Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

Article 15 (articles L. 1231-15 et L. 1241-1 du code des transports ; article 81 du code général des impôts ; articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2573-19 du code général des collectivités territoriales ; article L. 411-8 [nouveau] du code de la route) : *Dispositions en faveur des mobilités partagées*

La commission adopte successivement les amendements de coordination CD130, CD131 et CD132, ainsi que l'amendement rédactionnel CD133, tous de la rapporteure.

Puis elle se saisit des amendements CD399 et CD400 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Ces deux amendements visent à favoriser l'autopartage en boucle : pour l'un, en termes d'emplacement et, pour l'autre, en offrant la possibilité d'attribuer aux véhicules concernés une vignette spécifique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement CD399 est satisfait, car le droit actuel répond à votre attente, monsieur Christophe Bouillon : il est d'ores et déjà possible à une collectivité gestionnaire du domaine public de délivrer à un opérateur particulier un titre d'occupation du domaine incluant des places réservées aux véhicules exploités par ce dernier, qu'ils soient d'ailleurs labellisés ou non.

S'agissant de l'amendement CD400, les véhicules en autopartage peuvent ne pas être à très faibles émissions et n'être utilisés que par une seule personne : la mise en œuvre opérationnelle et le contrôle de cette mesure seraient complexes. Le label n'est qu'une possibilité : il existe d'autres formes d'autopartage. Il faudrait également tenir compte des véhicules labellisés par chacune des AOM.

Je suggère le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'article 18 soumet les véhicules, cycles et engins mis à disposition sur la voie publique à l'obtention d'un titre d'occupation du domaine public. Ces véhicules ne seront bien évidemment pas soumis aux redevances de stationnement prévues à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Ce titre d'occupation précisera les conditions de déploiement des véhicules, ce qui englobe les espaces de stationnement de ces véhicules. Vos amendements me semblent donc déjà satisfaits.

M. Christophe Bouillon. Je retire l'amendement CD399 après les explications de madame la ministre. Madame la rapporteure, je maintiens en revanche l'amendement CD400, quitte à en revoir le dispositif d'ici à la séance publique.

L'amendement CD399 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD400.

Puis elle examine l'amendement CD748 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement a pour but de clarifier le rôle de chacun dans l'utilisation des voies de circulation réservées, compte tenu du nombre de possibilités qui peuvent se présenter, notamment dans le cadre de du covoiturage. Souvent, les AOM n'ont pas de pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, de sorte qu'on peut observer des situations où une AOM a décidé de mettre en place des voies réservées sur un itinéraire passant sur plusieurs communes, alors que leurs maires, titulaires des pouvoirs de police, peuvent ne pas accepter sa décision de la réserver à tels ou tels véhicules de transport.

C'est pourquoi je vous propose d'ajouter à l'alinéa 24 que, dans le cas où l'autorité organisatrice de la mobilité n'est pas dépositaire des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, elle est informée en amont par le maire et donne son accord à la création ou au partage des voies de circulation dédiées. La même réflexion sous-tend l'amendement CD749, à l'alinéa 29.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement a pour objectif de développer des voies réservées sur des axes qui sont soumis à une congestion récurrente, pour promouvoir des mobilités propres et partagées, tout en préservant la performance des transports en commun, points sur lesquels les arrêtés de police de la circulation devront être motivés.

Même si les autorités organisatrices ont vocation à être associés à ces projets de voies réservées, imposer un avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité risque de freiner le développement des voies réservées ouvertes au covoiturage et aux véhicules à très faibles émissions. Cela ne me paraît pas souhaitable. Je suis donc défavorable à l'amendement CD748, de même qu'à l'amendement CD749.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. La possibilité de créer des voies réservées à certains véhicules sur les voies communales appartient au maire ou au président de l'EPCI compétent, puisque c'est lui qui dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. Dès lors qu'il est souverain lorsqu'il prend une telle décision, il n'est pas souhaitable de conditionner la création de telles voies à l'accord de l'AOM. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens cet amendement, parce que je note que les argumentaires de Mme la ministre et de Mme la rapporteure ne sont pas du tout les mêmes...

Je pense qu'on ne peut pas considérer que, parce que le maire a les pouvoirs de police, on va favoriser les nouvelles formes de mobilité en lui demandant de prendre des décisions pour mettre en place des voies réservées et, en même temps, accepter que l'autorité de la mobilité concernée ne soit pas consultée et ne puisse pas donner son avis. C'est surprenant.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Votre amendement précise que la création des voies dédiées est conditionnée à l'accord de l'AOM, alors que nous parlons d'une simple consultation.

Subordonner cette décision à l'accord de l'AOM, alors que cette question ne relève pas du champ de ses responsabilités, porterait atteinte aux prérogatives du maire ou du président de l'EPCI concerné. Voilà pourquoi nous ne voulons pas rendre la consultation obligatoire, mais simplement associer les AOM à la décision.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD401 de M. Christophe Bouillon.

M. Guillaume Garot. On assiste à une évolution très sensible et très nette des formes de commerce, mais aussi des modes de transport. Il faut donc que les pouvoirs d'un maire puissent s'y adapter. Les zones de livraison, telles qu'elles existent, ne répondent plus exactement à la réalité du commerce moderne : diminution des stocks, stratégie du flux tendu, livraison du dernier kilomètre, etc.

Premièrement, il faut sans doute prévoir la création d'espaces logistiques dédiés et pouvoir adapter en conséquence les pouvoirs de police du maire. Deuxièmement, il faut être capable, par rapport à cette nouvelle façon de se déplacer et de commercer, de voir comment on peut adapter les pouvoirs de police du maire vis-à-vis des véhicules en partage.

Nos amendements visent à adapter à ces nouvelles formes de mobilité les contraintes qui pèsent désormais sur les épaules des maires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement évoque trois sujets distincts.

La première est la question des livraisons, pour lesquelles il nous apparaît préférable de traiter des transbordements entre véhicules dans des lieux adaptés plutôt que sur la voie publique, ce qui peut provoquer un encombrement supplémentaire de la voirie, sans parler des risques pour la sécurité des personnes ; sur ce premier point, je ne suis donc pas favorable à votre amendement.

S'agissant des deux roues, l'objectif de votre amendement est d'ores et déjà satisfait par le droit actuel. Enfin, pour ce qui est des services de *free-floating* ou des engins de déplacement personnel, tout est d'ores et déjà prévu à l'article 18 de la présente loi.

Pour toutes ces raisons, je vous propose le retrait de votre amendement. Sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. S'agissant des espaces logistiques urbains, le maire peut déjà aujourd'hui réserver des emplacements sur les voies publiques pour faciliter la circulation et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises. Sur ce point, votre amendement est satisfait : les opérations de transbordement, qui peuvent créer de l'encombrement, ne doivent quant à elles pas être réalisées sur la voie publique.

S'agissant de la circulation et du stationnement des cycles, le maire peut d'ores et déjà créer des emplacements en agglomération qui leur sont dédiés.

Enfin, la réglementation relative au stationnement des véhicules et engins en *free-floating* fait partie du décret que le Gouvernement va prendre concernant les engins de déplacement personnel. La question de leur régulation est également traitée à l'article 18 du projet de loi.

Je vous propose donc de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle rejette l'amendement CD749, précédemment défendu, de M. Jean-Marie Sermier

Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD124 de la rapporteure.

Enfin, la commission adopte l'article 15 modifié.

Article 15 bis A (article L. 173-4 [nouveau] du code de la voirie routière) : *Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation*

La commission maintient la suppression de l'article 15 bis A.

Article 15 bis B (article L. 3211-4-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) : *Modulation de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales*

La commission examine l'amendement CD712 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, est-ce qu'on pourrait s'attarder quelques instants sur le retour possible à la limite maximale de 90 kilomètres/heure ? Une souplesse heureuse a été introduite en première lecture, et saluée par la grande majorité de nos concitoyens, en permettant aux départements de rétablir la possibilité de circuler à

90 kilomètres/heure sur les axes qui posent le moins de problèmes. Les départements ont tous envie de s'engager rapidement dans cette voie, mais attendent évidemment le vote de la loi en nouvelle lecture.

Se posent néanmoins deux types de problèmes. Le premier est celui de la coordination entre certains départements. Le second est celui des routes nationales : il paraîtrait incohérent que les départements puissent rétablir les 90 kilomètres/heure sur certains axes, alors que la chose resterait impossible sur certaines routes nationales où cela poserait moins de difficultés. Mais ce n'est pas l'objet de cet amendement.

Mon amendement CD712 tend à garantir une certaine cohérence entre les départements. Je prendrai, à titre d'exemple, le cas des départements de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle. Mon département de la Meuse est séparé, à l'est, de celui de la Moselle par une bande de 20 à 30 kilomètres correspondant au département de Meurthe-et-Moselle. Or le président du conseil départemental de la Meurthe-et-Moselle a fait savoir qu'il ne souhaitait pas revenir sur la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heure, contrairement aux deux autres départements. Les automobilistes risquent de n'y rien comprendre : sur la D901, ou encore sur la D958, on pourra de nouveau rouler à 90 kilomètres/heure, mais, dès qu'on passera en Meurthe-et-Moselle, la limitation baisse à 80 kilomètres/heure, pour quelques dizaines de kilomètres, avant de repasser à 90 kilomètres/heure en Moselle... C'est réellement incompréhensible pour nos concitoyens. Un automobiliste m'a encore interpellé ce matin sur ce sujet.

Cet amendement vise à s'assurer que les commissions départementales de la sécurité routière (CDSR) limitrophes se consultent avant de rendre leur avis au président du conseil départemental afin de garantir une certaine continuité dans les limitations de vitesse.

Au-delà se pose la question de l'évolution de ce texte de loi sur la question des 90 kilomètres/heure dans notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà eu ce débat en première lecture. Le Gouvernement a entendu la demande d'un certain nombre de présidents de conseil départemental qui voulaient adapter la limitation de vitesse sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Il a souhaité donner la possibilité à chaque président de conseil départemental de relever la vitesse maximale autorisée, dans la limite de 10 kilomètres/heure, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Il ne me paraît pas souhaitable de brouiller la portée de cette disposition en imposant une concertation entre les différentes CDSR. Si nos concitoyens expriment une attente de continuité des limitations de vitesse sur certains axes, c'est plutôt aux présidents de conseil départemental qu'il revient, me semble-t-il, de prendre en compte cette préoccupation. La CDSR a quant à elle pour rôle d'éclairer sur les risques routiers, non de faire la politique en termes de limitation de vitesse sur les différentes routes départementales.

Je ne suis pas favorable à ce qui pourrait être perçu, par les présidents de conseil départemental, comme une complication, alors que nous avons souhaité prendre une mesure claire : les présidents de conseil départemental ou, le cas échéant, les EPCI ou les maires peuvent, sur les voiries qui les concernent, relever la vitesse sous leur responsabilité, après avis de la commission départementale de la sécurité routière. Je crois préférable de s'en tenir à ces dispositions. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense moi aussi qu'il n'est pas nécessaire d'aller compliquer davantage les choses. Les présidents de conseil départemental peuvent discuter entre eux, lorsqu'un tronçon de route concerne deux départements. À défaut de retrait, je serai au regret d'émettre un avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Moi qui suis par nature très décentralisateur, je ne verrais pour une fois aucune objection à ce que les autorités préfectorales aient leur mot à dire sur ce sujet. Car ces changements incessants de limitation de vitesse sur des axes à grand passage vont devenir vraiment très compliqués pour les automobilistes.

Alors que les automobilistes ont considéré que le Gouvernement témoignait vraiment de compréhension sur cette problématique, je trouve que cela va troubler la perception de cette loi, qui est plutôt une bonne loi. Tant pis... Je maintiens évidemment cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD3 de M. Vincent Descoeur et CD770 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que l'amendement CD771 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose que la faculté d'adapter la limitation de vitesse et de la relever à 90 kilomètres/heure soit ouverte aux représentants de l'État et puisse s'appliquer aux routes nationales. En effet, exclure ces axes reviendrait à pénaliser ceux qui circulent sur des nationales à deux voies sans séparateur, parce qu'ils n'ont pas la chance de bénéficier d'un réseau à deux fois deux voies – autrement dit, ceux qui sont déjà les plus mal desservis... Cela est d'autant plus regrettable que le linéaire concerné, à ma connaissance, est relativement faible.

Je souhaiterais d'ailleurs, à ce propos, madame la ministre, que, d'ici la séance publique, les services de votre ministère puissent nous indiquer combien de kilomètres de routes nationales seraient concernés par cette exclusion. Car on a beaucoup parlé de la sécurité sur les 400 000 kilomètres du réseau départemental, mais je crains que quelques centaines ou quelques milliers de kilomètres n'aient été purement et simplement oubliés.

Je souhaiterais profiter de l'examen de cet amendement pour évoquer devant vous les préconisations du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). Elles sont, je le dis tout net, de nature à rendre inapplicable, sur le terrain, l'adaptation prévue par la loi en première lecture. C'est pourquoi je souhaiterais connaître les intentions du Gouvernement en la matière. J'espère que vous allez pouvoir nous rassurer, faute de quoi nous devons en déduire que le Gouvernement pourrait, par décret, revenir sur le vote du Parlement...

Je résume, très brièvement : le Conseil national de la sécurité routière – et le délégué interministériel a fait siennes ses recommandations – imagine que ne pourraient être concernés par un relèvement de la vitesse que des tronçons de dix kilomètres ne comportant pas d'intersection et non utilisés par des véhicules ou des engins agricoles – ce qui élimine d'ores et déjà un certain nombre de territoires. Mais le comble est que les portions ouvertes à 90 kilomètres/heure n'offriraient pas aux automobilistes la possibilité de dépassement !

Depuis maintenant plusieurs mois, nous plaignons pour que l'on puisse, sur certains itinéraires, rouler à 90 kilomètres/heure, de façon à pouvoir justement dépasser les véhicules

lents dans des territoires où l'on a besoin de gagner du temps pour rejoindre les axes principaux, c'est-à-dire les autoroutes. Je souhaiterais savoir comment sont reçues par le Gouvernement ces préconisations du CNSR. Car il va de soi que si, d'aventure, un décret d'application venait à reprendre certaines d'entre elles, ce serait tout le travail de l'Assemblée nationale qui serait réduit à néant.

M. Jean-Marie Sermier. Cette affaire de limitation à 80 kilomètres/heure ou 90 kilomètres/heure a tout l'air de se transformer en traversée de la Bérézina pour le Gouvernement... Vous avez, par oukase, imposé la limite de 80 kilomètres/heure. Puis, devant la grogne qui montait et l'exaspération de nos concitoyens, au vu des arguments que nous avons aussi pu défendre, vous avez accepté, dans un premier temps, de trouver une solution pour repasser à 90 kilomètres/heure sur les routes communales ou intercommunales, par décision du maire ou du président de l'EPCI concerné, ou par décision du président du conseil départemental sur les routes départementales.

Ce qui nous inquiète grandement, c'est que les Français ont compris que la limite de 90 kilomètres/heure allait revenir et les 80 kilomètres/heure plus ou moins disparaître. Mais, aujourd'hui, on nourrit des inquiétudes très fortes quant à la possibilité des maires et des présidents d'EPCI ou des présidents de conseil départemental de pouvoir revenir, s'ils le souhaitent, aux 90 kilomètres/heure, tant elle sera conditionnée à des obligations précises, que mon collègue M. Vincent Descoeur vient de résumer. De fait, aucune route nationale ni aucune route départementale ne pourra revenir à 90 kilomètres/heure, ne serait-ce que parce que la quasi-totalité des routes départementales sont par définition empruntées par les engins agricoles...

Se pose également le problème de la cohérence. Sur un même territoire et sur un même itinéraire, on ne va pas passer de 80 kilomètres/heure sur une route nationale à 90 kilomètres/heure sur une route départementale, puis revenir à 80 kilomètres/heure et ainsi de suite... Quand nous l'avions évoqué en séance publique, vous m'aviez répondu, madame la ministre, que les routes nationales qui n'avaient pas été transférées étaient, pour l'essentiel, en deux fois deux voies. Mais je puis vous assurer que, dans le Jura, bon nombre de routes sont loin d'être en deux fois deux voies ! C'est même l'inverse : entre Lons-le-Saunier et Besançon, on va pouvoir repasser à 90 kilomètres/heure sur une route départementale sans aucun problème, mais, à la sortie de l'autoroute A36-A39, la route nationale sera limitée à 80 kilomètres/heure... Les automobilistes n'y comprendront plus rien du tout. M. Vincent Descoeur vient de nous l'expliquer : sur les itinéraires départementaux et nationaux, il est essentiel que les automobilistes puissent rouler effectivement à la même vitesse – et, si on le souhaite, à 90 kilomètres/heure.

Je souhaite en tout cas que vous nous donniez une position claire du Gouvernement sur cette possibilité d'un retour à 90 kilomètres/heure, que les Français, qui ne sont pas nécessairement des spécialistes du travail parlementaire, tiennent pour une bonne part comme acquis depuis l'adoption de ces dispositions en première lecture... Mais il faut qu'ils sachent que rien n'est fait ! C'est pourquoi je souhaiterais que le Gouvernement s'exprime clairement sur le sujet.

Quant à mon amendement CD771, il est de repli. L'amendement CD770 vise à permettre au représentant de l'État dans le département, autrement dit le préfet, de revenir, par arrêté motivé, aux 90 kilomètres/heure sur les routes nationales ; à défaut, l'amendement CD771 prévoit que le président du conseil départemental pourra demander au préfet de relever cette vitesse maximale sur ces axes.

En séance publique, vous m'aviez répondu qu'il n'était pas tout à fait logique que les préfets puissent prendre des décisions allant à l'encontre des positions du Premier ministre. Dont acte. À défaut de donner la possibilité au Premier ministre lui-même de prendre cette décision, mes amendements proposent donc une solution plus simple et plus aisée : permettre aux préfets ou, si vous n'en êtes pas d'accord, aux présidents de conseil départemental de prendre leurs responsabilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Sur ce sujet, la position du Gouvernement est cohérente et constante. Pour renforcer la sécurité routière, le Premier ministre a décidé d'abaisser la vitesse maximale autorisée sur les routes sans séparateur central, hors agglomération, à 80 kilomètres/heure, une mesure dont les chiffres de la sécurité routière pour 2018 ont montré la pertinence. Entendant les demandes des présidents de conseil départemental, le Gouvernement a indiqué qu'il était favorable à leur permettre, s'ils le souhaitent, de relever la vitesse maximale autorisée de 10 kilomètres/heure, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Demander l'avis des CDSR voisines serait de nature à compliquer la démarche. Par ailleurs, comme je l'ai expliqué lors de la première lecture, en commission puis en séance, il est inenvisageable que le préfet déroge à la décision du Premier ministre : sur les routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée sera maintenue à 80 kilomètres/heure.

La situation est simple et claire : chaque gestionnaire de voirie – maire, président de conseil départemental ou président d'intercommunalité – peut décider de relever la vitesse maximale autorisée sur certaines sections de route ; l'État, pour sa part, maintiendra la vitesse maximale autorisée à 80 kilomètres/heure sur les routes nationales.

Je pense avoir déjà donné les chiffres : il existe 11 000 kilomètres de routes nationales non concédées, dont un tiers sont bidirectionnelles sans séparateur central. Ces dernières sont concernées par le plan de désenclavement, qui vise notamment à installer des créneaux de dépassement. Ces aménagements permettront d'améliorer tout à la fois la sécurité routière et le confort des usagers.

La position du Gouvernement n'a pas changé.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'avis de la rapporteure n'a pas changé non plus : il ne serait pas logique que le représentant de l'État, en la personne du préfet, prenne des décisions qui aillent à l'encontre des règles nationales fixées par le Gouvernement. S'il peut être pertinent qu'une autorité politique décide de déroger à ces règles, dans la limite de 10 kilomètres/heure, ce ne peut être le cas du représentant de l'État.

Le Premier ministre a rappelé que le Gouvernement n'était pas tenu par les recommandations du CNSR. Il s'agit bien de recommandations, en aucun cas d'obligations qui s'imposeraient aux présidents de conseil départemental, lesquels conservent leur libre appréciation.

M. Bertrand Pancher. Introduire davantage de souplesse dans ce dispositif permettrait d'arranger les choses, madame la ministre. Je comprends et je défends le fait que chacun est responsable de ses itinéraires, les communes pour les routes communales, les départements pour les routes départementales et l'État pour les routes nationales. Il

conviendrait d'ailleurs, et j'ai suggéré que cela se fasse par le biais du préfet de région, de rendre plus cohérentes entre elles les politiques suivies par les départements.

S'agissant des routes nationales, personne ne souhaite une généralisation de la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur les tronçons sans séparateur, où l'on sait que l'accidentalité peut être particulièrement élevée. Mais nos concitoyens ne comprendront pas que les présidents de conseil départemental relèvent la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur des routes départementales plus étroites, tandis que l'État ne le fera pas sur des routes nationales *a priori* moins dangereuses.

M. Vincent Descoeur. Si j'ai bien compris, madame la ministre, on dénombre 11 000 kilomètres de routes nationales non concédées, dont un tiers sont dépourvus de séparateur central : nous parlons donc de moins de 4 000 kilomètres de routes où la vitesse maximale autorisée, pour des raisons inexplicables, restera limitée à 80 kilomètres/heure.

Je vous sais gré de prêter une attention particulière à l'amélioration de la RN122, qui traverse le Cantal d'est en ouest, mais convenez avec moi que le jour où elle sera dotée de deux fois deux voies avec séparateur, vous comme moi n'exercerons plus nos fonctions ! L'application ViaMichelin m'indique qu'il faut deux heures vingt pour parcourir ce trajet de 120 kilomètres. Je ne demande pas que l'on puisse rouler à 90 kilomètres/heure sur les parties sinueuses, mais que l'on puisse atteindre cette vitesse lorsque l'on double les véhicules lents - lorsque se termine l'estive, les nombreuses bétailières circulent et vous êtes obligés de rester derrière à 45 kilomètres/heure !

Si les routes nationales ne sont pas concernées par cet assouplissement, il ne s'agira alors que d'une demi-mesure, en trompe-l'œil. Elle placera les départements qui ont le malheur d'être traversés par ces routes où les temps de trajet n'ont pas évolué depuis les années 1980 dans une situation plus compliquée qu'auparavant.

Je ne souhaite pas que les préfets excèdent leurs responsabilités, mais que nous, parlementaires, prenions la décision politique de les autoriser à déroger.

Vous avez dit, madame la rapporteure, que le Premier ministre ne ferait pas siennes les recommandations du CNSR. Me voilà rassuré ! J'ai toutefois entendu le délégué interministériel à la sécurité routière dire qu'il les faisait siennes, et je serai attentif aux préconisations des CDSR. Je vous mets en garde contre une désillusion, qui pourrait laisser place à la colère, si d'aventure des dispositions de ce type devaient être reprises, même partiellement.

Ainsi, les gens, qui roulent déjà à une vitesse moyenne de 60 kilomètres/heure, ne pourront pas doubler sur les routes où la vitesse autorisée sera portée à 90 kilomètres/heure ? Quelle idée ! Les bras m'en tombent ! Ce sera encore pire qu'avant. Vous avez le droit de rouler à 90 kilomètres/heure, mais si vous vous retrouvez derrière trois vélos de front, une voiturette ou un engin agricole, vous serez contraint de les suivre à 25 kilomètres/heure ? Mais dans quels esprits peuvent naître de telles âneries ? Je n'en dirai pas plus, j'en garde un peu pour la séance.

Encore une fois, prenez garde à la désillusion qui pourrait se faire jour ! Les Français ont cru comprendre que l'adaptation était possible. En marge de mon amendement, j'ai soulevé la question des modalités de cette adaptation. Je redoute qu'elles ne réduisent à néant

tout le travail que nous avons mené ensemble – car la majorité, elle aussi, a soutenu cette mesure.

Pour ce qui est des routes nationales, je ne vois pas comment expliquer à ceux qui ne comptent pas un seul kilomètre de route en deux fois deux voies chez eux que la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 kilomètres/heure. La mobilité avance pour tous, sauf pour eux. Aujourd'hui, cela n'est pas entendable !

Nous reprendrons cette discussion dans l'hémicycle. Le Premier ministre a consenti à reculer d'un pas. Mais il semble que cela ne soit pas de bonne grâce et que les présidents de conseil départemental éprouveront les plus grandes difficultés à adapter la vitesse maximale autorisée. Cela entraînera de la désillusion et une grande colère chez les usagers du réseau.

M. Jean-Marc Zulesi. On ne peut pas laisser croire à une trajectoire du vide, dire que l'on entretient le flou ! Mme la ministre a tenu des propos on ne peut plus clairs et l'amendement que j'ai défendu au nom de notre groupe nous a donné l'occasion d'explicitier le dispositif.

Je tiens à préciser que siègent à la CDSR, présidée par le préfet, des représentants des associations d'usagers, des élus locaux, et même des conseillers départementaux. Tous pourront donner leur point de vue sur la dérogation à la règle des 80 kilomètres/heure. De grâce, ne relayez pas de fausses informations laissant à croire que ce dispositif serait vide !

Mme Valérie Lacroute. Il est important que nous ayons ce débat et nous souhaiterions, madame la ministre, que vous vérifiiez auprès du Premier ministre la position du Gouvernement sur un certain nombre de points.

Lorsqu'il y a quelques mois, entendant que la mesure des 80 kilomètres/heure n'était pas forcément acceptée par l'ensemble des usagers, le Premier ministre est revenu sur sa décision, les Français ont pensé que la vitesse maximale autorisée pourrait être relevée à 90 kilomètres/heure. Une majorité d'entre eux a bien compris qu'elle le serait, non pas sur l'ensemble du réseau, mais sur les routes qui permettent de le faire en toute sécurité, sans faire la distinction entre le réseau national et le réseau départemental. C'était un faux espoir et les Français, notamment ceux qui habitent les territoires ruraux, seront déçus lorsque la mesure entrera en application.

Au mois de juillet, le CNSR a rendu publiques des recommandations. J'étais moi-même membre de ce conseil et je crois savoir qu'il ne s'était pas réuni depuis deux ans. N'ayant pas été conviée à la séance plénière de juillet, j'imagine que sa composition a changé depuis les élections législatives. Comme l'a précisé M. Vincent Descoeur, certaines de ces recommandations sont impossibles à mettre en œuvre : choisir des tronçons homogènes de longueur supérieure à dix kilomètres ; choisir des tronçons qui ne sont pas empruntés par des engins agricoles ; protéger les intersections – pas de traversées ni de tourne à gauche ; définir les mesures compensatoires à adopter pour limiter, notamment, les risques de choc frontal.

Madame la ministre, pouvez-vous nous assurer que les CDSR qui se réuniront cette année ne se prévaudront pas des recommandations du CNSR pour refuser les propositions faites par les présidents de conseil départemental ?

Je donnerai un seul exemple : en Seine-et-Marne, le président du conseil départemental, après avoir effectué un travail très précis avec les services du département, a

proposé que 500 kilomètres seulement sur les 3 500 kilomètres envisagés fassent l'objet d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée. Mais si les recommandations du CNSR devaient être prises en compte, ces 500 kilomètres seraient ramenés à zéro !

Pouvez-vous nous donner, dans la semaine qui vient, l'assurance que la responsabilité juridique du département ne sera pas engagée en cas d'avis défavorable de la CDSR ? Dans le cas contraire, aucun département ne prendra le risque de revenir à une vitesse maximale autorisée de 90 kilomètres/heure sur certains tronçons, quand bien même les services du département les considèrent comme sûrs.

Toujours en Seine-et-Marne, nous notons même, depuis la mise en œuvre de la réduction à 80 kilomètres/heure, une légère hausse de la mortalité et une augmentation de la vitesse sur les routes concernées. Vous voyez que cette mesure produit des effets inverses à ceux escomptés !

Mme Nathalie Sarles. La mesure n'en est pas forcément la cause !

Mme Valérie Lacroute. Ce sont les chiffres, que vous pouvez contester, madame Nathalie Sarles. Je vous invite à venir voir comment cela se passe en Seine-et-Marne !

Nous allons écrire au Premier ministre – ce sera plus simple – pour obtenir l'assurance que les recommandations du CNSR ne seront pas de nature à empêcher le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur les tronçons des routes départementales concernés.

M. Vincent Descoeur. Monsieur Jean-Marc Zulesi, personne n'a parlé de politique du vide. J'ai moi-même salué publiquement cet assouplissement, et je m'en félicite à nouveau. Mais, je le répète, laisser de côté les routes nationales, c'est oublier des territoires entiers. J'ose espérer que d'ici la séance, vous trouverez une solution pour revenir sur cette disposition. Nous ne nous plaignons pas à alimenter des craintes infondées, nous nous appuyons sur des documents, ainsi que sur les propos tenus par le délégué interministériel à la sécurité routière. Nous savons que cette loi fera l'objet d'un décret d'application...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C'est faux.

M. Vincent Descoeur. Je voudrais que vous nous rassuriez sur le fait que ces préconisations, dont certaines pourraient être qualifiées de farfelues, ne viendront pas interdire les adaptations que l'Assemblée nationale, unanime, a autorisées.

C'est essentiel, car s'il s'agit d'un abus de confiance, si le décret n'est pas conforme à la tenue de nos débats et à l'idée que nous nous faisons de ce que doit être une adaptation, alors des territoires entiers tomberont des nues. Nos concitoyens ne seront pas seulement déçus, ils désespéreront de la parole politique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Vincent Descoeur, mes propos sont habituellement modérés, mais lorsque l'on me dit « abus de confiance », je peux répondre « procès d'intention » !

Nous avons longuement évoqué le sujet, et dès le départ, l'expression du Gouvernement a été claire : le Premier ministre a dit que la vitesse maximale autorisée sur les

routes nationales resterait fixée à 80 kilomètres/heure. Il a expliqué qu'il entendait la demande des présidents de conseil départemental, des présidents d'intercommunalité et des maires. C'est on ne peut plus clair. Ne laissez pas croire qu'il y aurait de l'ambiguïté ou de l'abus de confiance – les mots ont un sens !

Madame Valérie Lacroute, vous avez été membre du CNSR. Vous savez qu'il s'agit d'une instance indépendante, qui fait des recommandations au Gouvernement, sous sa responsabilité. Ses recommandations n'engagent pas le Gouvernement. C'est ce que le Premier ministre a rappelé au Sénat en réponse à une question d'actualité.

La procédure sera celle prévue par le projet de loi, dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture. Le président du conseil départemental pourra relever la vitesse maximale autorisée, après avis de la CDSR.

Compte tenu des confusions qui peuvent exister, parfois même être entretenues, il n'est pas souhaitable d'ajouter de la complexité au dispositif, monsieur Bertrand Pancher : le président du conseil départemental pourra utilement discuter avec ses homologues pour que la vitesse maximale autorisée ne varie pas sur un même itinéraire. Mais de même qu'un président de conseil départemental n'envisagerait pas de déléguer cette mesure à son directeur général des services, vous comprendrez que le Gouvernement ne délègue pas ce genre de décision aux préfets.

Je le répète, monsieur Vincent Descoeur : le plan de désenclavement, doté de 1 milliard d'euros sur dix ans, vise à effectuer des aménagements, attendus depuis des décennies, tels que des créneaux de dépassement qui permettront d'améliorer le confort tout en augmentant la sécurité des automobilistes. C'est le sens de la politique que nous menons.

Enfin, ne commencez pas à faire l'exégèse d'un texte qui n'existe pas : aucun décret n'est prévu !

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous dites que le CNSR fait des recommandations au Gouvernement qui n'engagent pas ce dernier. Nous vous en donnons acte. Mais ce que nous souhaiterions connaître, c'est la position du Gouvernement : suivra-t-il ou non ces recommandations ? Par ailleurs, vous expliquez que le Premier ministre a toujours affirmé que la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales resterait limitée à 80 kilomètres/heure. Nous pouvons en débattre, puisque nous sommes en train de discuter et d'amender un projet de loi d'orientation des mobilités.

En confirmant qu'il souhaite rester à une vitesse maximale autorisée de 80 kilomètres/heure, le Gouvernement assume un choix politique. De notre côté, nous soutenons que c'est ajouter à la complexité que de permettre que, sur un même itinéraire, sans que la voirie change de nature, la vitesse maximale autorisée soit de 90 kilomètres/heure sur certains tronçons et reste à 80 kilomètres/heure sur d'autres, le président du conseil départemental ayant décidé de relever la vitesse sur la départementale tandis que l'État maintenait la limitation sur les nationales. La cohérence est plutôt de notre côté !

Enfin, vous comparez la relation entre l'État et les préfets aux rapports entre un président de conseil départemental et son DGS. Vous savez pourtant que le préfet est le représentant de l'État dans le département, et qu'il existe de nombreux cas où la loi autorise le préfet à déroger à une règle nationale. Nous ne demandons pas que le préfet prenne une décision qui aille à l'encontre de celles prises par le Premier ministre, mais qu'il soit autorisé

à y déroger. C'était le sens de mon premier amendement. Si vous n'acceptez pas cette solution, mon amendement de repli vise à autoriser le président du conseil départemental à prendre ces décisions. C'est tordu, j'en conviens...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je confirme !

M. Jean-Marie Sermier. La bonne solution serait que le préfet puisse prendre des décisions, mais au nom du Premier ministre. C'est toujours ainsi que cela fonctionne dans une république !

La commission rejette les amendements identiques CD3 et CD770, puis l'amendement CD771.

Elle adopte ensuite l'article 15 bis B sans modification.

Article 15 bis (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) :
Modulation du tarif de la redevance de stationnement pour certains usagers

La commission adopte l'article 15 bis sans modification.

Article 15 ter (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) :
Institution des redevances de stationnement en Île-de-France

La commission adopte l'article 15 ter sans modification.

La séance, suspendue à 23 heures 35, est reprise à 23 heures 45.

Article 16 (article L. 130-9-1 [nouveau] du code la route) : *Contrôle des voies réservées*

La commission examine l'amendement CD402 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous souhaitez ouvrir les voies réservées aux véhicules en autopartage qui ne sont pas nécessairement des véhicules propres. Dans la mesure où nous souhaitons promouvoir le covoiturage et les véhicules à très faibles émissions, je ne suis pas favorable à ouvrir ces voies par principe aux véhicules en autopartage.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Cet amendement est une conséquence de votre amendement CD400 à l'article 15 qui n'a pas été adopté. Il n'a donc plus d'objet. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD295 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement précise que les campagnes d'information du public devront être préalables à la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis favorable à cet amendement qui précise les modalités d'information du public préalablement à la mise en place des dispositifs de contrôle sanction automatisé.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 16 modifié.

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3232-1 [nouveau] du code des transports) :
Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret

La commission est saisie de l'amendement CD403 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à établir une égalité de traitement entre les actuels commissionnaires de transport et les plateformes numériques qui agissent dans le même champ mais ne sont pas soumises à la même réglementation. C'est pourquoi il est proposé que les plateformes numériques officiant en tant qu'opérateurs de transport de marchandises soient reconnues comme commissionnaires de transport.

Autrement dit, puisque les activités exercées par les plateformes numériques de fret sont en tous points similaires à celles des commissionnaires de transport, notre amendement propose de leur appliquer ce statut. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités au travers d'un dispositif existant et déjà opérant auquel se soumettent l'ensemble des professionnels du secteur de la livraison, et de mieux traiter toutes les actions relatives à ce qu'on appelle le dernier kilomètre dans les agglomérations.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce sujet a fait l'objet d'un important travail en amont.

Le rôle des plateformes n'est pas du tout analogue à celui des commissionnaires de transport. Le commissionnaire de transport organise en son nom le transport de marchandises pour le compte de tiers, tandis que les plateformes d'intermédiation mettent en relation un donneur d'ordres et un transporteur en vue de la conclusion d'un contrat entre eux.

Cette assimilation des plateformes au rôle du commissionnaire n'est donc pas adaptée. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'article 17 habilite le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour définir les conditions d'exercice des plateformes numériques de fret. Le champ de cette activité sera alors plus précisément défini par cette ordonnance. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 17 sans modification.

Article 18 (articles L. 1231-17 et L. 1231-18 [nouveaux] du code des transports) :
Encadrement des services de mobilité en free-floating

La commission examine l'amendement CD225 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement propose que les communes qui font face à l'émergence de nouveaux services de partage de véhicules – trottinettes, vélos, scooters – qui envahissent l'espace public étudient la pertinence de la municipalisation de ces services.

Paris compte déjà plus de 15 000 scooters, vélos et trottinettes électriques ; selon la mairie, 40 000 nouveaux services de partage de véhicules sont annoncés dans les prochains mois. Cette explosion concernera également beaucoup d'autres agglomérations. Or ces services, notamment les trottinettes électriques, posent de nombreux problèmes, tout particulièrement de sécurité. Depuis 2017, date à laquelle les trottinettes électriques ont été mises en service aux États-Unis, au moins 1 500 personnes ont été victimes d'accidents. Le nombre d'accidents avec des trottinettes et des rollers a bondi de 23 % en un an pour atteindre les chiffres de 284 blessés et cinq tués.

Ce modèle économique nous semble par ailleurs inacceptable socialement : les personnes qui chargent les trottinettes ne bénéficient pas du statut de salarié, collectent et rechargent les trottinettes la nuit pour quelques dizaines d'euros, sans avoir bénéficié de formation ou d'un équipement.

Enfin, ce modèle n'a pas de soutenabilité économique ni écologique. La durée de vie moyenne constatée aux États-Unis pour une trottinette est de vingt-huit jours. Comme on l'a vu avec Uber ou des services de livraison à vélo, on va assister à une guerre de communication et des prix pour aboutir à une hausse des prix pour les utilisateurs.

Nous considérons qu'un service de transport collectif public et intégré est mieux à même de répondre aux besoins des citoyens sans privatisation de l'espace public.

Enfin, ces nouveaux services de partage de véhicules rendent la vie très difficile aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, aux personnes avec des poussettes, etc.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous partageons nombre de vos préoccupations, en particulier la nécessité de mieux réguler les services en *free-floating*, ou d'éviter les déplacements en trottinette sur les trottoirs. Comme je l'ai indiqué en première lecture, un décret est en cours d'examen par le Conseil d'État.

Il est nécessaire de donner de nouveaux outils aux collectivités pour veiller à une utilisation harmonieuse de l'espace public qui ne doit pas être effectivement occupé de façon anarchique par ces engins en *free-floating*. L'ensemble des dispositions contenues dans l'article 18 répondent largement à ces préoccupations.

Je ne pense pas que la municipalisation de ces services soit la seule solution. En particulier, des collectivités pourront très bien faire un appel à manifestation d'intérêt, puis sélectionner les opérateurs qui pourront proposer leurs services.

Tout en partageant nombre des préoccupations que vous avez exprimées auxquelles répond précisément cet article 18, je ne suis pas favorable à cet amendement.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Madame Mathilde Panot, l'article 18 répond à nombre de vos craintes. En fait, vous nous avez exposé votre position sur l'ensemble de l'article 18 ; je vous répondrai plus précisément sur votre amendement CD225 dans lequel vous proposez la municipalisation ou l'interdiction de ces services, ce qui me semble peu pertinent. L'essor du *free-floating* est au contraire à encourager, car il permet un report modal intéressant et l'émergence de solutions de mobilités plus propres. L'enjeu n'est donc pas d'interdire ou de municipaliser ces services, mais de les encadrer afin de concilier l'essor de formes de mobilités plus propres et la préservation de la sécurité et de la tranquillité publiques. Il convient donc de donner aux collectivités les outils pour réguler ces pratiques, ce que fait pleinement l'article 18. Avis défavorable donc.

Mme Mathilde Panot. C'est en fait le problème du modèle qui est posé... Madame la ministre, vous n'avez pas répondu au problème social que j'ai évoqué, notamment à l'uberisation des travailleurs et à leur précarisation qui va s'accroître dans les mois et les années à venir si l'on se borne à réguler. Nous voulons que le service public organise des transports qui soient adaptés aux besoins des citoyens et des citoyennes. Nous pensons que la régulation est insuffisante et que ce n'est pas le bon modèle. Pour notre part, nous continuerons à défendre celui que j'ai exposé.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD135 et CD136, l'amendement de précision CD137, et l'amendement rédactionnel CD138, tous de la rapporteure.

La commission en vient à l'amendement CD404 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable. Vous souhaitez définir des conditions très précises de gestion des services en *free-floating*. Pour l'essentiel, je considère que les dispositions contenues dans l'article 18 permettent d'assurer une bonne régulation, sans passer par des dispositifs de modulation *a posteriori* de la redevance, ce qui n'apparaît pas possible au titre des règles régissant l'occupation du domaine public.

Par ailleurs, imposer des critères trop précis en termes de couverture pourrait s'apparenter à des obligations de service public ; ce pourrait effectivement être une possibilité, mais qui n'est pas celle dans laquelle s'inscrit nécessairement l'article 18.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD405 de M. Luc Carvounas.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je pense que cet amendement est satisfait, l'article 9 prévoyant déjà l'ouverture des données de disponibilité en temps réel des trottinettes et engins en *free-floating*.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense également que l'amendement est déjà satisfait.

M. Christophe Bouillon. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission étudie l'amendement CD406 de M. Luc Carvounas.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez que la redevance soit affectée à la mise en œuvre de places de stationnement dédiées aux nouvelles mobilités. La redevance sera instaurée mais la collectivité en fera ce qu'elle souhaite en faire : il faut laisser cette marge de manœuvre aux collectivités. À défaut d'un retrait, j'émettrais un avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Votre amendement instaure une participation financière des opérateurs de *free-floating* à la mise en œuvre de places de stationnement. Si la régulation du stationnement de ces engins est essentielle, les collectivités pourront déjà mettre en place une redevance d'occupation du domaine public. Dès lors, il n'y a pas lieu de soumettre les opérateurs à une double taxation qui découragerait leur activité. Avis défavorable.

M. Christophe Bouillon. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD324 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement étant d'ores et déjà satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Yves Bony. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD572 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à autoriser les AOM à soumettre les opérateurs de services en *free-floating* au paiement d'une redevance pour l'occupation du domaine public qu'ils pratiquent directement par l'intermédiaire de leurs clients usagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous le savez, un gros travail de concertation a eu lieu pour déterminer qui, de l'autorité organisatrice ou de la commune, était le mieux à même d'organiser les services en *free-floating*. Il y avait un intérêt à associer cette possibilité à la responsabilité générale de l'autorité organisatrice en termes de mobilités. Mais s'agissant d'une occupation du domaine public, on est vraiment dans le champ de responsabilité des communes. Le choix a donc été fait que la redevance soit perçue au profit des communes. Je pense que c'est le bon équilibre.

Je propose donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y suis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis. La soumission des opérateurs de *free-floating* à une redevance d'occupation du domaine public est déjà prévue par l'article 18 tel qu'il a été adopté en séance publique à l'Assemblée. Sur ce point, votre amendement est donc déjà satisfait.

Je comprends votre souhait que le titre d'occupation du domaine public soit délivré par l'autorité organisatrice de la mobilité, mais dans de nombreux cas, ce n'est pas elle qui est gestionnaire du domaine public. Il convient donc ici de respecter les règles régissant la propriété des personnes publiques tout en favorisant la coordination au niveau de l'autorité organisatrice de la mobilité, s'agissant de la nature des prescriptions fixées ou du montant de la redevance. C'est ce que prévoit l'article 18.

M. Bertrand Pancher. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD294 de la rapporteure.

Elle adopte enfin l'article 18 modifié.

Article 18 bis (articles L. 317-1 et L. 317-5 du code la route) : *Sanctions en cas de modification du dispositif de limitation de la vitesse des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique*

La commission examine l'amendement CD750 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement concerne les sanctions imposées aux professionnels qui ont procédé au débridage des engins de déplacement personnel et des cycles à pédalage assisté. Or il y a une différence fondamentale entre les cyclomoteurs et les cycles à pédalage assisté puisque, dans la pratique, on ne peut pas vérifier autrement que par l'essai routier si l'engin à pédalage assisté a été débridé. Il n'est donc pas normal de faire porter la sanction sur le professionnel ; elle devrait plutôt l'être sur le propriétaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne comprends pas très bien votre proposition. Des entreprises peuvent tout à fait disposer d'une flotte de livraison par vélo à assistance électrique, et chercher à débrider les véhicules en question. Cela doit pouvoir faire l'objet de sanctions, ce qui permettra de tarir la diffusion de kits de débridage. La disposition contenue dans le projet de loi me paraît donc devoir être maintenue.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. Par ailleurs, il ne me semble pas pertinent d'instaurer un régime juridique différent pour le débridage des engins de déplacement personnel et celui des vélos à assistance électrique, comme le propose l'amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous avez raison : il faut sanctionner les grandes flottes qui ont débridé leurs engins. Mais un particulier peut très bien acheter un kit et débrider son vélo. S'il le fait entretenir par un professionnel, celui-ci ne peut pas voir s'il est débridé, à moins d'utiliser ledit vélo.

En fait, il s'agit d'un amendement d'appel qui vise à engager une réflexion pour éviter que des professionnels soient sanctionnés lorsqu'ils entretiennent un vélo débridé, mais qu'ils n'ont pas débridé eux-mêmes. Cela dit, je retire l'amendement, mais j'appelle à poursuivre la réflexion sur le sujet, pour éviter les sanctions inappropriées.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 18 bis sans modification.

Article 19 (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2, et sections 1, 2 et 3 [nouvelles] du chapitre III du titre II du livre premier de la troisième partie du code des transports) : *Encadrement de l'activité des vélotaxis*

La commission est saisie de l'amendement CD407 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à élargir le champ de la réglementation des cycles à pédalage assisté aux cyclomoteurs. Or l'utilisation des cyclomoteurs est déjà soumise à la même réglementation

que celle applicable aux véhicules motorisés à deux ou trois roues. Les véhicules thermiques autorisés doivent avoir une puissance supérieure à 40 kilowatts. L'application de l'article 19 doit rester limitée aux seuls cycles à pédalage assisté dont le régime allégé se justifie notamment par le caractère essentiellement saisonnier de l'activité. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD326 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il ne semble pas nécessaire d'introduire dans la loi un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules. Ces véhicules doivent répondre, comme le propose le projet de loi, à des conditions techniques à même d'en garantir le bon état de fonctionnement. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 19 sans modification.

Article 20 (chapitre VI [nouveau] du titre II du livre III de la première partie du code des transports ; articles L. 7342-3 et L. 7342-4 et section 2 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail) : *Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique*

La commission est saisie de l'amendement CD227 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Il s'agit d'un amendement qui revient, une fois de plus, sur la situation des travailleurs dits uberisés. Il vise à assurer un salaire minimum qui ne peut être inférieur au SMIC horaire en vigueur aux travailleurs des plateformes numériques – chauffeurs VTC, livreurs à vélo, chargeurs de trottinettes électriques, etc. – et de mettre ainsi un terme à leur exploitation par les plateformes numériques. Au Royaume-Uni, une décision de justice a imposé à la société Uber le paiement de ses chauffeurs au salaire minimum, reconnaissant *de facto* leur lien de subordination. En France, la précarité des travailleurs faussement indépendants s'aggrave à mesure que les tarifs, fixés unilatéralement par la plateforme, baissent. Souvent, ce sont des travailleurs qui se sont endettés pour acheter leur outil de travail et se retrouvent piégés dans une structure sans bénéficier des droits dont disposent aujourd'hui les salariés dans notre pays.

Il est plus que temps que nous fassions évoluer notre législation pour reconnaître la situation de subordination dans laquelle se trouvent aujourd'hui ces travailleurs, et leur permettre de faire valoir leurs droits.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Là encore, si nous partageons votre préoccupation d'améliorer les droits des travailleurs des plateformes, nous divergerons sur le chemin pour y parvenir.

Dans votre amendement, vous partez de l'idée qu'il s'agit de salariés. Or les travailleurs des plateformes sont des travailleurs indépendants. Certes, cela peut effectivement vous interpeller, mais la plupart d'entre eux ne souhaitent pas être salariés et revendiquent ce statut d'indépendant.

L'article 20 a fait l'objet d'un travail approfondi, grâce notamment à un amendement de M. Aurélien Taché dans le cadre d'un texte de loi porté par la ministre du travail Mme Muriel Pénicaud. Il s'agissait de trouver la façon d'assurer des droits, des protections aux travailleurs des plateformes sans se calquer sur le régime du salariat qui n'est pas celui souhaité par les travailleurs des plateformes. C'est le sens des chartes proposées dans cet article et des dispositions prévoyant que les chauffeurs pourront avoir connaissance du prix de la course avant de l'accepter.

J'ajoute que l'ordonnance prévue sur les modalités de représentation des travailleurs indépendants permettra également de mieux les associer à la définition des différentes règles de fonctionnement de ces plateformes. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Mathilde Panot, je partage votre avis d'assurer un revenu décent aux chauffeurs VTC et aux livreurs, qui est l'objectif de l'article 20. Celui-ci permettra notamment aux chauffeurs de connaître le prix minimum qu'ils pourront percevoir pour une prestation et de pouvoir refuser la course. Si les prix sont trop faibles, l'augmentation des refus de course qui pénalisera les plateformes conduira mécaniquement, on peut l'imaginer, à une hausse des prix. De plus, l'instauration d'un tarif minimum de course me semble complexe au regard de disparités régionales du modèle économique de certaines plateformes qui empêchent la fixation d'un barème horokilométrique, comme cela existe pour les taxis.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Je le répète, ce sont de faux indépendants. En fait, ils sont dans un lien de subordination avec les plateformes qui les paient. Contrairement à ce que vous dites, tous ne veulent pas être des travailleurs indépendants. Je pense, par exemple, à un collectif de travailleurs à vélo qui mène une longue bataille pour se voir reconnaître le lien de subordination et donc leur statut de salarié, avec les droits afférents.

Madame la rapporteure, vous venez de dire à l'instant que les chauffeurs pourront refuser une course. Or, ces travailleurs étant dans des situations extrêmement précaires, le plus souvent ils ne pourront pas la refuser.

J'ajoute que les plateformes se livrent à d'intenses guerres de communication et de baisse des prix. Voilà pourquoi nous croyons à une régulation. Il convient de reconnaître le lien de subordination qui existe et d'en finir avec ces statuts indignes en termes de conditions de travail.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements identiques CD200 de M. Vincent Descoeur et CD713 de M. Bertrand Pancher, et de l'amendement CD589 de M. François-Michel Lambert.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD200, qui concerne le transport routier de marchandises, relaie une préoccupation des professionnels du transport s'agissant de l'obligation de posséder une capacité de transporteur.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD713 vise à rétablir le régime d'attestation de capacité de transport de marchandises pour les coursiers utilisant un véhicule motorisé, afin d'éviter une rupture d'égalité entre les livreurs indépendants travaillant pour les plateformes et les entreprises traditionnelles de transport.

Quant à l'amendement CD589, il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le code des transports prévoit d'ores et déjà qu'une entreprise effectuant du transport de marchandises pour autrui et utilisant des véhicules motorisés doit être inscrite au registre national des transporteurs. Ce n'est pas une autorisation en tant que telle, mais cette inscription est conditionnée au respect des conditions de capacités financières et professionnelles d'établissement et d'honorabilité. Ainsi, les règles sur l'accès à la profession sont les mêmes, que l'on exerce son activité par l'intermédiaire d'une plateforme ou non. Ces dispositions sont d'ores et déjà prévues dans la partie réglementaire du code des transports, et il n'y a pas lieu de rajouter des dispositions au niveau législatif.

Je vous propose le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Vos amendements sont satisfaits par la rédaction actuelle de l'article 20 qui n'exonère pas les transporteurs de marchandises utilisant des deux ou trois roues motorisées des conditions d'aptitude professionnelle. Le droit en vigueur leur est applicable, au même titre que pour les autres chauffeurs. C'est également le cas des chauffeurs VTC : lorsqu'ils travaillent avec une plateforme, ils sont soumis aux dispositions de l'article 20 et à des conditions d'aptitude – examen VTC par exemple. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements identiques CD200 et CD713, puis l'amendement CD589.

Puis elle examine l'amendement CD201 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 20 introduit un socle d'obligations. Cet amendement propose d'y intégrer la rémunération du temps d'attente, déjà prévue pour les entreprises de transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement propose que le prix minimal inclue le paiement du temps d'attente préalable à la réalisation de la prestation, par parallélisme avec l'interdiction du paiement à l'acte dans le transport de marchandises. Mais rien n'interdit à une plateforme de recourir au paiement à

l'acte pour les travailleurs indépendants, tant que le contrat commercial ne prévoit pas de clauses contraires à la sécurité du travailleur.

Prévoir un paiement supplémentaire pour les temps d'attente ne répond pas à cette motivation. Les plateformes n'ont pas forcément connaissance du temps d'attente du travailleur, celui-ci ayant la possibilité de travailler pour plusieurs plateformes. Cette disposition serait en pratique très complexe à mettre en œuvre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le temps d'attente des travailleurs ne fait pas partie de la prestation qu'ils délivrent et ne peut donc être pris en compte dans leur rémunération. En outre, cela serait en pratique impossible, dans la mesure où de nombreux travailleurs sont multiplateformes. Il ne serait donc pas possible de déterminer quelle plateforme devrait rémunérer le temps d'attente. Mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD768 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est satisfait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD818 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le présent amendement vise à obliger les plateformes à communiquer aux travailleurs les critères de notation et l'impact de ces notes sur les mises en relation ou les niveaux de prix, ainsi que les critères de connexion, de déconnexion, de déréférencement et d'attribution des missions sur lesquels se basent leurs algorithmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement vise à obliger les plateformes à communiquer aux travailleurs les critères utilisés par leurs algorithmes. L'article 20 prévoit déjà des avancées : introduction de la liberté pour le travailleur de choisir ses plages d'activité, information avant chaque proposition de prestation sur le prix minimal garanti et la distance de la course proposée, publication d'indicateurs de durée et de revenus d'activité, sans oublier des chartes de responsabilité sociale incluant les règles de mise en relation avec les utilisateurs ou les modalités d'information sur les conditions d'activité. Je vous propose donc de retirer votre amendement, sinon mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. L'article 20 sanctionne certaines pratiques actuelles des plateformes – sanction du refus d'une proposition de prestation ou du fait de la déconnexion du travailleur. Ces pratiques seront désormais

interdites dans le cadre du management algorithmique des plateformes. D'autres sont des indices de requalification de contrat de travail.

Je comprends l'objectif de l'amendement, mais dès lors que les pratiques répréhensibles sont interdites, il n'est pas nécessaire d'adopter cet amendement, qui consisterait à transmettre des informations sur des pratiques illégales.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD202 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Défavorable.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD711 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement vise à préciser certains des items de la charte qui détermine les conditions d'exercice de la responsabilité sociale des plateformes. Afin d'assurer des revenus satisfaisants aux travailleurs, certaines plateformes mettent en place des mécanismes visant à réguler le nombre de connexions simultanées, dès lors que la demande de prestations de la part des utilisateurs est insuffisante par rapport au nombre de travailleurs souhaitant se connecter.

Cet amendement vise à s'assurer que les dispositions du présent article ne rendent impossibles de tels mécanismes, établis dans l'intérêt des travailleurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage votre préoccupation : en période de faible demande, il est préférable de répartir le volume de prestations sur un nombre limité de travailleurs, afin que chacun d'entre eux bénéficie d'un revenu satisfaisant. La précision est utile.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 20 modifié.

Article 20 bis (article 23 du code de l'artisanat) : *Organisation de l'examen évaluant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de transport public particulier de personnes*

*La commission **adopte** les amendements rédactionnels CD139 et CD140 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 20 bis **modifié**.*

Article 20 ter (article L. 3120-7 [nouveau] du code des transports) : *Création d'une base de données sur le transport public particulier de personnes et dématérialisation des procédures*

La commission examine l'amendement CD769 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. À l'heure du tout numérique, il est essentiel de laisser les plateformes effectuer les vérifications par le biais de procédures dématérialisées. C'est le sens de l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. En l'état actuel du droit, en application de l'article 1^{er} de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes dite « loi Grandguillaume », les conducteurs du secteur du transport public particulier de personnes (T3P) doivent se présenter physiquement à la plateforme avant la première mise en relation avec un client et transmettre à cette occasion divers documents – carte professionnelle ou permis de conduire. Les vérifications ultérieures peuvent être dématérialisées. Il est nécessaire de conserver cet équilibre mis en place à la suite de constats de fraudes importantes. Mon avis sera défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis.

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

*Puis elle **adopte** l'article 20 ter **sans modification**.*

Article 20 quater (article L. 7342-6-1 [nouveau] du code du travail) : *Droit d'accès aux données les concernant des travailleurs indépendants recourant à des plateformes de mise en relation par voie électronique*

*La commission **adopte** l'amendement de coordination CD134 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 20 quater **modifié**.*

Article 20 quinquies : *Vérification de l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P et représentation des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission adopte l'article 20 quinquies sans modification.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je remercie Mme Bérangère Couillard, rapporteure, pour son excellent travail, et j'invite M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour le titre III, à prendre place.

TITRE III DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

Chapitre I^{er} Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

Article 21 A (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : *Exception à la servitude de marchepied en cas d'obstacle naturel ou patrimonial*

La commission maintient la suppression de l'article 21 A.

Article 21 BA (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : *Exception à l'usage de la servitude de marchepied pour la préservation de la biodiversité*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD163 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 21 BA ainsi modifié.

Article 21 B (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : *Exception à la servitude de halage pour les établissements commerciaux*

La commission maintient la suppression de l'article 21 B.

Article 21 C (article L. 4311-2 du code des transports) : *Compétence de Voies navigables de France en matière d'ouverture aux cyclistes des chemins de halage*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD164 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 21 C ainsi modifié.

Article 21 (articles L. 2213-1-1 et L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales) : *Dérogations aux règles relatives à la circulation des engins de déplacement personnel*

La commission adopte l'article 21 sans modification.

Article 21 bis (article L. 118-5-1 [nouveau] du code de la voirie routière) : *Sécurité des passages piétons*

La commission examine l'amendement CD4 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'interdiction d'aménager des emplacements de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons permet d'améliorer la sécurité de ces derniers. En effet, la visibilité est susceptible d'être compromise lorsque des véhicules de gabarit important stationnent en amont de ces passages. Je suis donc défavorable à la suppression de cet article.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon avis sera également défavorable. L'amendement a déjà été examiné en première lecture et nous avons expliqué pourquoi nous souhaitons insérer ces dispositions. S'agissant de la date, j'y reviendrai ultérieurement.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD656 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Mon avis est défavorable, pour les raisons exposées précédemment.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon avis est également défavorable. Il me semble totalement irréaliste de vouloir réaliser la mise aux normes des passages piétons d'ici à 2021, d'autant que l'amendement précédent proposait la suppression de la disposition !

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD165 du rapporteur.

La commission en vient à l'amendement CD634 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu. Monsieur le rapporteur, votre réponse sur le précédent amendement devait plutôt concerner cet amendement CD634, qui propose, à l'alinéa 3, de substituer à l'année 2026 l'année 2021...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD656 le prévoyait de manière sous-jacente, monsieur Jean-Marie Sermier, même si c'est effectivement explicite dans le présent amendement. La date de 2026 avait été choisie en fonction des prochains mandats municipaux. L'avancer de cinq ans est totalement irréaliste, mais laisser dix ans reviendrait à reporter la responsabilité sur les élus du mandat suivant... Le choix retenu en juin est réaliste et permettra à toutes les équipes municipales de programmer les travaux au cours du prochain mandat.

Ces différents amendements ne sont pas cohérents ; ils disent tout et son contraire... Et ils sont parfois cosignés par les mêmes députés ! Si je puis me permettre un conseil, choisissez soigneusement l'amendement que vous souhaitez défendre en séance, même si nous sommes tous attachés à la biodiversité !

La commission rejette l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 21 bis modifié.

Article 22 (titre VII [nouveau] du livre II de la première partie et articles L. 1272-2, L. 1272-3, L. 1272-4 et L. 2123-4 du code des transports, articles L. 111-3-10, L. 111-3-11 et L. 111-3-12 [nouveaux], L. 111-5-2, L. 111-5-3, L. 111-5-4 et L. 161-3 du code de la construction et de l'habitation, et articles L. 151-30 et L. 151-47 du code de l'urbanisme) : *Lutte contre les vols de vélos et promotion de l'intermodalité au bénéfice du vélo*

La commission examine en discussion commune les amendements CD655 et CD654 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD655 vise à étendre la liste des éléments que devra préciser le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. L'amendement CD654 est de repli.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Concernant l'amendement CD655, je vous confirme que ces préoccupations seront bien prises en compte dans le décret que nous allons élaborer. Il n'est pas nécessaire d'alourdir le projet de loi en y intégrant ces éléments. Si je comprends l'intérêt d'une vision statistique du phénomène des vols, il s'agit d'un sujet distinct de celui du fichier de marquage des vélos visé par cet article. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

Dans le même esprit, l'amendement CD654 intègre dans la loi tous les critères que devra prendre en compte le décret. Mon avis sera identique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà discuté en première lecture de l'intégration de la géolocalisation dans ces fichiers. Une telle collecte serait disproportionnée au regard de la jurisprudence constitutionnelle et de la protection des libertés publiques. Elle aurait toutes les chances d'être censurée par le Conseil constitutionnel. Je suis donc défavorable à l'amendement CD655.

Quant à l'amendement CD654, de repli, il risque d'alourdir les fichiers. Certains opérateurs gèrent déjà des fichiers de vélos marqués ; ce n'est donc pas la peine d'en rajouter. Je vous propose de le retirer, sinon mon avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les deux amendements.

La commission passe à l'amendement CD516 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour les raisons déjà évoquées en première lecture, il n'est pas nécessaire d'intégrer les gares du Grand Paris Express dans la mesure où le dimensionnement des stationnements sécurisés a déjà été défini après concertation avec les collectivités, en cohérence avec le plan de déplacement d'Île-de-France Mobilités. Je vous demanderai de bien vouloir retirer cet amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD47 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement supprimerait l'obligation d'équipement de dispositifs d'emport pour les vélos dans les autocars. Le Gouvernement souhaitant promouvoir l'utilisation du vélo, il y est défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette disposition est un ajout du Sénat que nous avons conservé car c'est une bonne mesure, qui ne porte que sur les cars neufs. Les lignes urbaines sont exclues. Qui plus est, elle n'entrera en vigueur qu'en 2021. Je vous demanderai de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD544 du rapporteur.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il s'agit de décaler l'entrée en vigueur de ces dispositions du fait de l'échec de la commission mixte paritaire (CMP), c'est bien cela ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Oui, nous avons perdu six mois...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Malheureusement, compte tenu de l'échec de la CMP, ce décalage est nécessaire.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 ainsi modifié.

Article 22 bis AAA (article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : *Conditions de majorité au sein des copropriétés pour les infrastructures de stationnement sécurisé des vélos*

La commission examine l'amendement CD726 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. En première lecture, nous avons voulu simplifier les modalités de prise de décision pour les travaux d'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos dans les copropriétés, en ne retenant plus que la majorité simple. Mais, en l'état actuel de leur rédaction, ces dispositions ne concerneraient que les travaux réalisés par un copropriétaire à ses frais, ce qui réduit considérablement l'ambition initiale. Or ces travaux sont beaucoup moins importants que ceux normalement votés à la majorité qualifiée – remplacement d'ascenseurs, travaux d'accessibilité, etc. Mon amendement CD726 propose une rédaction qui permettra d'inclure la majorité des cas.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Bien évidemment, le Gouvernement partage l'objectif poursuivi par votre amendement : favoriser le développement de moyens de transport écologiques, notamment le vélo. Mais l'assouplissement de la majorité de vote pour les travaux de création de stationnements pour les vélos que vous proposez apparaît extrêmement fragile au regard des contraintes constitutionnelles.

En outre, l'ordonnance de réforme de la copropriété, qui entrera en vigueur en 2020, facilitera la prise de décision pour certains travaux, notamment les stationnements pour les vélos. Le Gouvernement préfère que l'assemblée des copropriétaires autorise un copropriétaire à réaliser l'installation à ses frais, plutôt que de faire peser une obligation sur l'ensemble des copropriétaires sans passer par les règles de majorité requises.

Je vous demanderai de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement revient à permettre la création d'un local à vélos par un vote de la majorité des copropriétaires présents à la réunion de copropriété, et non de la majorité des copropriétaires. Ce serait une dérogation au droit actuel de la copropriété : les travaux sur les parties communes, financés par tous les copropriétaires, doivent être votés à la majorité de tous les copropriétaires. Restons-en à la rédaction équilibrée de l'article 22 bis AAA. Mon avis est défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je maintiens mon amendement. Bien sûr, c'est l'état actuel du droit, mais nous sommes là pour le faire évoluer... La rédaction actuelle, sympathique, ne changera rien. Chaque cas particulier posera problème : celui qui financera des travaux à ses frais sera-t-il seul à pouvoir utiliser les équipements installés ? C'est d'ailleurs l'objet des trois amendements qui suivent.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD767 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement est dans le droit fil de celui que vient de défendre M. Matthieu Orphelin. Dans la rédaction actuelle de l'article, les travaux d'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos sont à la charge exclusive du copropriétaire qui en fait la demande. Mais cela pourrait conduire à des situations absurdes : les autres copropriétaires, qu'ils aient accepté ou refusé les travaux, et qui ne les ont pas financés, pourraient occuper les stationnements réalisés ! Nous vous proposons de revenir à une situation classique : ou bien les travaux sont validés par la copropriété en assemblée générale, ou bien le stationnement réalisé aux frais du copropriétaire est réservé à son usage exclusif.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement précise que seul le copropriétaire ayant financé les travaux pourra utiliser le stationnement sécurisé. En application de la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, l'équipement d'une place de stationnement pour vélo sur les parties communes est réputé partie commune par incorporation. Dès lors, son appropriation privative ne peut être votée qu'à la majorité renforcée dite de l'article 26 de la loi précitée.

Tout le monde souhaiterait accélérer la réalisation de stationnements pour les vélos dans les copropriétés. Mais il faut tenir compte du droit de la copropriété : on ne peut pas imposer des travaux sans un vote de la majorité des copropriétaires. Cela ne saurait non plus conduire, y compris pour de bonnes raisons, à privatiser des parties communes sans tenir compte des règles de majorité requises. En effet, ces principes liés au droit de propriété sont protégés par la Constitution.

En outre, de tels travaux pourraient mettre en difficulté certaines copropriétés qui ont déjà du mal à assumer les charges courantes. Mon avis sera donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En l'état actuel du droit, la construction de locaux à vélo dans les copropriétés peut être votée par l'assemblée générale des copropriétaires à la majorité absolue ; auquel cas tous les copropriétaires participent à leur financement à proportion de leurs tantièmes. Si l'assemblée générale refuse les travaux, l'article 22 *bis* AAA ouvre une nouvelle possibilité, sur le modèle du droit à la prise pour les bornes de recharge : les copropriétaires intéressés peuvent proposer de prendre en charge la création de ce local. Dans ce cas, ils bénéficient d'une condition de majorité facilitée – la décision pouvant être prise à la majorité des copropriétaires présents.

Il va de soi qu'ils bénéficieront de l'accès au local, mais faut-il en empêcher l'accès à un autre copropriétaire ? Votre proposition conduirait à une privatisation de l'espace commun. Mon avis sera défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je ne vais pas polémiquer, mais si nous n'arrivons même pas à régler ce type de problèmes, nous n'allons pas avancer... Ainsi, dans ma copropriété, beaucoup d'occupants voudraient faire du vélo. Mais nous sommes cinq cents et les stationnements pour vélos se comptent sur les doigts d'une main ! J'ai du mal à comprendre pourquoi nous nous résignons. J'entends les arguments, mais je ne saisis pas pourquoi nous n'arrivons pas, collectivement, à régler de tels problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Dès lors que l'on s'assoit sur le droit...

M. Matthieu Orphelin. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cela revient à cela, je suis désolée ! Si la majorité des copropriétaires souhaitent développer l'aménagement de stationnements pour vélos, il n'y a pas de problème. Mais nous connaissons les difficultés auxquelles sont confrontés nombre de copropriétés. Certes, on peut toujours les ignorer et voter, dans la bonne humeur, des travaux dont le coût sera supporté par des copropriétaires qui, éventuellement, ne parviennent pas à payer leurs charges... De fait, certaines copropriétés ne partagent pas notre volonté de faciliter la réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos ou de bornes de recharge. Mais c'est une donnée du problème : la vie des copropriétés n'est pas simple, et nous ne pouvons pas imposer des charges aux copropriétaires sans respecter les règles de majorité.

Mme Valérie Lacroute. Peut-être ai-je mal compris mais, en l'espèce, il s'agit, me semble-t-il, non pas d'imposer des charges à l'ensemble des copropriétaires, mais de donner la possibilité à celui qui le souhaite de réaliser des travaux pour son propre usage en assumant seul les frais. Je comprends que l'utilisation des parties communes puisse poser problème, mais il nous faut tout de même avancer sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La loi permet d'ores et déjà à un copropriétaire de réaliser un garage à vélos à ses frais. Mais cet amendement – et, sur ce point, nous ne pouvons pas vous suivre – reviendrait à l'autoriser à privatiser ainsi les parties communes, ce que ne permet pas le droit général des copropriétés. En effet, ce type de décisions doit respecter des règles de majorité très strictes. Encore une fois, si un copropriétaire veut réaliser les travaux à ses frais, la loi lui en donne le droit, mais pas celui de privatiser les parties communes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, madame la ministre. Je crois que les choses sont claires.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AAA sans modification.

Article 22 bis AA (article L. 313-1 [nouveau] du code de la route) : *Indicateurs d'angles morts sur les poids lourds*

La commission examine l'amendement CD548 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit, là encore, de tirer les conséquences de l'échec de la commission mixte paritaire en reportant de six mois l'entrée en vigueur de l'article 22 bis AA.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AA modifié.

Article 22 bis AB : Rapport annuel sur les vols de vélos

La commission est saisie de l'amendement CD166 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est utile que le Gouvernement remette au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos afin que celui-ci soit informé de la mise en œuvre de cette mesure et de ses effets sur l'évolution des vols de vélos, dont le nombre est estimé, si ma mémoire est bonne, à 400 000 par an. Le présent amendement précise cependant qu'un rapport sera remis en 2022, soit un an après l'entrée en vigueur de l'obligation de marquage des vélos d'occasion, puis en 2023 et en 2024. Par la suite, la transmission au Parlement d'informations sur ce sujet pourrait prendre une autre forme que celle d'un rapport annuel.

Je précise que cet amendement, qui aurait dû être adopté en CMP, est le fruit d'une collaboration avec le sénateur M. Didier Mandelli.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AB modifié.

Article 22 bis A (article L. 312-13-2 [nouveau] du code de l'éducation) :
Généralisation de la formation au vélo dans les écoles

La commission examine l'amendement CD348 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. L'adoption de cet amendement aboutirait, en effet, à exclure la possibilité, pour les acteurs associatifs, de prendre en charge le « savoir rouler ». Or on sait que ceux-ci sont très actifs dans ce domaine. Il serait donc dommage de s'en priver.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD167 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD313 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement a pour objet de rendre facultative la mesure sur l'apprentissage du « savoir rouler à vélo » et de revenir ainsi sur une avancée essentielle de cet article. Même s'il est important que chaque territoire définisse les modalités les plus appropriées pour accompagner tous les élèves, l'adoption de cet amendement marquerait un recul. Avis défavorable, donc.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est sous-entendu que ceux des enfants qui manient bien leur vélo pourraient se passer de l'apprentissage du « savoir rouler ». Or il est impératif de contrôler également qu'ils savent rouler en toute sécurité. Dès lors, l'adoption de cet amendement marquerait, en effet, un recul. Avis fortement défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD168 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD766 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. La rédaction actuelle est ambiguë, en ce qu'elle ne permet pas de savoir si la délivrance d'une attestation d'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo est obligatoire ou purement facultative pour les écoles. Cet amendement a donc pour objet de la préciser.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'attestation scolaire de l'éducation à la route est une des compétences du « savoir rouler à vélo » qu'il faut conserver. Les concertations menées avec les différents acteurs nous amènent à penser que les autres apprentissages doivent se faire sur tous les temps de la vie de l'enfant : temps scolaire, périscolaire et extrascolaire. Le bilan prévu à l'article 60 permettra de mesurer concrètement, dans deux ans, la mise en œuvre de l'apprentissage et, le cas échéant, de faire évoluer le dispositif. Dans l'immédiat, mon avis est donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ajoute que cet amendement propose de reporter à 2024 la délivrance des attestations. Ce serait beaucoup trop tard. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 22 bis A modifié.

Article 22 bis C (articles L. 111-3-10 et L. 111-3-11 du code de la construction et de l'habitation) : *Stationnements sécurisés pour vélos dans les bâtiments neufs*

La commission adopte l'article 22 bis C sans modification.

Article 22 bis (section 1 *ter* [nouvelle] du chapitre II du titre premier du livre II de la première partie du code des transports et chapitre IV [nouveau] du titre V du code de la voirie routière) : *Schéma national des véloroutes*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD169 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 bis modifié.

Article 22 ter A (article L. 228-2 du code de l'environnement) : *Création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines*

La commission est saisie de l'amendement CD170 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article 22 *ter* A prévoit que, lorsque la réalisation ou la rénovation d'une voie urbaine consiste à créer une voie dédiée aux transports en commun, l'obligation de réaliser un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie. Afin d'éviter que cette disposition ne conduise à ce que la création de voies dédiées aux transports en commun se fasse au détriment des aménagements cyclables, le présent amendement prévoit que l'obligation de réaliser un itinéraire cyclable n'est satisfaite que si l'emprise est insuffisante pour permettre la réalisation d'une bande cyclable.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Excellent amendement !

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement de cohérence CD171 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 ter A modifié.

Article 22 ter (article L. 228-3 [nouveau] du code de l'environnement) : *Création d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD595 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 22 ter modifié.

Article 22 quater (article L. 228-3-1 [nouveau] du code de l'environnement) : *Maintien de la continuité des aménagements piétonniers et cyclables*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD596 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 quater modifié.

Chapitre II

Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres

Article 23 (section III [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III, chapitre VII [nouveau] du titre IV du livre III et section III [nouvelle] du chapitre III du titre IV du livre IV du code de l'énergie, articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 [nouveaux], L. 111-3-10 à L. 111-3-12, L. 152-1 et L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation) : *Facilitation du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD172 du rapporteur et CD597 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD172 a pour objet de donner davantage de souplesse au raccordement indirect des infrastructures de recharge en prévoyant que l'installation d'un mécanisme de décompte individuel n'est obligatoire qu'en cas de demande expressément formulée.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD597 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je demande le retrait du CD597 au bénéfice de l'amendement CD172. L'esprit est le même, mais la rédaction de ce dernier me paraît plus adaptée.

L'amendement CD597 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD172.

Elle adopte ensuite l'amendement de clarification CD173 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 23 modifié.

Article 23 bis A (articles L. 411-1 et L. 442-6-4 du code de la construction et de l'habitation) : *Mutualisation des aires de stationnement des organismes HLM*

La commission adopte l'article 23 bis A sans modification.

Article 23 ter (articles L. 334-5 et L. 334-6 [nouveaux], article L. 641-4 et articles L. 641-4-1, L. 641-4-2 et L. 641-5-1 [nouveaux] du code de l'énergie) : *Définition des carburants alternatifs*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD174 du rapporteur.

Puis elle se saisit de l'amendement CD591 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise, d'une part, à mettre la rédaction de l'article en conformité avec la terminologie utilisée à l'article 12 du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et, d'autre part, à permettre l'application d'amendes administratives à l'encontre de l'aménageur qui ne respecterait pas les conditions de mise en œuvre de l'interopérabilité de l'infrastructure.

L'objectif est de proposer à tous les usagers un réseau permettant l'itinérance de la recharge ou du ravitaillement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD175 du rapporteur.

Enfin, elle adopte l'article 23 ter modifié.

Article 23 quater (article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, section 4 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie et article L. 1214-2 du code des transports) : *Schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules*

La commission adopte l'amendement de coordination CD176 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 23 quater modifié.

Article 24 (articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 [nouveaux], L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation et articles 24, 24-5 et 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : *Renforcement du « droit à la prise »*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD177, CD537 et CD178, tous du rapporteur.

Puis elle **adopte** l'article 24 **modifié**.

Article 24 bis (article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales) :
Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement

La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD179 du rapporteur.

En conséquence, l'article 24 bis est **ainsi rédigé**.

Article 25 (articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1 [nouveau] et L. 446-6 [nouveau], et section 3 [nouvelle] du chapitre VI du titre IV du livre IV du code de l'énergie) :
Développement du gaz et du biogaz dans les transports

La commission **adopte** l'article 25 **sans modification**.

Article 25 bis A (article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales) :
Planification régionale du déploiement des points de recharge électrique et des stations d'avitaillement en gaz

La commission est saisie de l'amendement CD481 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons débattu de cette question avant la pause estivale. Il reste préférable aux yeux du Gouvernement que la planification des infrastructures de recharge en carburant alternatif soit prise en compte dans les contrats opérationnels de mobilité et non dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que Mme la ministre. Il n'est pas souhaitable de rouvrir le débat à ce stade.

La commission **rejette** l'amendement.

En conséquence, la **suppression** de l'article 25 bis A est **maintenue**.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 21 h 30

Présents. - Mme Bérandère Abba, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérandère Couillard, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Valérie Lacroute, M. Pascal Lavergne, M. Jean-Claude Leclabart, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Patrice Perrot, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - Mme Christine Hennion, M. Sylvain Maillard, M. Bertrand Pancher, Mme Maina Sage