

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

261<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 6 juin 2019**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### 1. Mobilités (p. 5470)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5470)

##### Article 9 (*suite*) (p. 5470)

Amendement n° 3373

Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 3417

Amendement n° 123 et 3418

Amendements n°s 2450, 2014, 1261 deuxième rectification

Amendement n° 1262, 1263, 1267 et 1268

Amendement n° 1269

Amendements n°s 1270, 2035, 2016, 1300

##### Après l'article 9 (p. 5473)

Amendements n°s 2409, 2217

##### Article 10 (p. 5473)

Amendements n°s 1301, 2576 rectifié

Amendements n°s 3420, 126, 3466, 3546 (sous-amendement)

M. le président

##### Après l'article 10 (p. 5475)

Amendement n° 3353

##### Article 11 (p. 5476)

M. Jean-Baptiste Djebbari

Amendements n°s 2451, 2375

Amendement n°, 3536 et 3544 (sous-amendement)

Amendements n°s 2361, 2414

Amendements n°s 1302, 2152

Amendement n° 1303

Amendements n°s 526, 998, 2415 rectifié, 3410

Amendements n°s 2681, 3423, 1305 rectifié, 2040, 3424, 2182, 2416, 3539 (sous-amendement)

Amendements n°s 843, 3327, 2417 rectifié, 2668

Amendements n°s 1304, 3425, 2130

Amendement n°, 3537 et 3538 (sous-amendement)

Amendement n° 2700

Amendements n°s 2013, 3445

Amendements n°s 536, 999, 3411, 2053

Amendements n°s 2230, 3178, 3552 (sous-amendement), 2325, 3195 rectifié, 2307

Amendements n°s 2418, 3321, 3426, 2208, 3541 (sous-amendement)

Amendement n° 1309

Amendement n° 1310

Amendements n°s 1311, 2419, 2729, 3542 (sous-amendement), 3559 (sous-amendement)

##### Après l'article 11 (p. 5485)

Amendement n° 2413 rectifié

Amendement n°, 3530 rectifié, 3531 rectifié, 3532, deuxième rectification, 3533 rectifié et 3534 rectifié (sous-amendement)

##### Article 11 bis (p. 5485)

Amendement n° 541

Amendements n°s 1001, 3413

##### Article 12 (p. 5486)

M. Jean-Marc Zulesi

Amendements n°s 552, 643, 2452, 2737

##### Article 13 (p. 5489)

Amendement n° 2693

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n°s 3323, 2582

Amendements n°s 2584, 2422

Amendements n°s 2301, 3427

Amendement n°, 3545, 3547 et 3548 (sous-amendement)

##### Article 14 (p. 5491)

M. Jean-Marc Zulesi

Amendements n°s 395, 645

Amendements n°s 2284, 2453, 2670

Amendements n°s 2205, 1953

Amendement n° 2333

##### Après l'article 14 (p. 5493)

Amendements n°s 2273, 876

##### Article 14 bis (p. 5493)

Amendement n° 1768

Amendement n° 1312 rectifié

Amendements n°s 1005, 1769

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5494)

## Article 15 (p. 5494)

M. Jean François Mbaye

Amendements n<sup>os</sup> 1185, 2455, 2671

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n<sup>os</sup> 1314, 1315, 2612 rectifié, 1673, 1316, 1171, 1317, 1913, 419, 1437, 2573 rectifié

Amendements n<sup>os</sup> 923, 1136, 125, 1142, 1318, 2007, 562

Amendements n<sup>os</sup> 925, 3329, 3330, 1188, 1319 rectifié, 1954

Amendements n<sup>os</sup> 1320, 3065

Amendement n<sup>o</sup> 1321

## Après l'article 15 (p. 5507)

Amendements n<sup>os</sup> 141, 1474

## Article 15 bis A (p. 5508)

Amendement n<sup>o</sup> 124 et 2756

## Après l'article 15 bis A (p. 5508)

Amendement n<sup>o</sup> 350

Amendement n<sup>o</sup> 35

Amendements n<sup>os</sup> 468, 499, 590, 1463, 3256

M. Jean-Paul Lecoq

## Article 15 bis B (p. 5509)

M. Vincent Descoeur

M. Jean-Marie Sermier

M. Fabrice Brun

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 5511)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

**M. le président.** Madame la ministre, chers collègues, si nous sommes physiquement et intellectuellement présents dans cet hémicycle, je sais que nous sommes nombreux à être de tout cœur sur les plages de Normandie, en ce jour de commémoration et de mémoire.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous aurions préféré y être de tout corps !

1

## MOBILITÉS

### *Suite de la discussion d'un projet de loi*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n<sup>os</sup> 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 3373 à l'article 9.

### Article 9 *(suite)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3373.

**Mme Valérie Lacroute.** Le présent amendement concerne l'ouverture des données. 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, afin d'organiser au mieux et pour le plus grand nombre les politiques de transport sur le territoire relevant de sa compétence.

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

**Mme Béragère Couillard,** rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Votre amendement est déjà satisfait. Il n'est pas nécessaire de préciser que le point d'accès national aux données fournit des informations aux utilisateurs des données, notamment sur son identité. En effet, cela pourra être fixé par le biais d'accords de licence prévus par le règlement européen délégué et par l'article 9. C'est la raison pour laquelle je vous indiquais que votre amendement était déjà satisfait. Je vous en demande donc le retrait ; à défaut, l'avis est défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

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

*(L'amendement n<sup>o</sup> 3373 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n<sup>os</sup> 3417, 123 et 3418, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3417.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement comporte deux parties. Il vise tout d'abord à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité, dites AOM, et tout responsable de la fourniture de données pourront définir les modalités de réutilisation des données dans le cadre d'un accord de licence, conformément au règlement européen dont nous avons parlé. Or, les conditions de réutilisation des données actuellement disponibles sur le point d'accès national sont exclusivement celles définies par la licence ODbL – *open database license* –, laquelle ne permet pas de suivre les usages des jeux de données et de s'assurer qu'ils sont compatibles avec les politiques publiques de mobilité. Il est donc nécessaire de permettre aux AOM de proposer leur propre licence ou de recourir aux licences existantes.

La seconde partie de l'amendement a pour objet de permettre une identification des utilisateurs afin de garantir la bonne réutilisation des données dans l'esprit de la politique de mobilité de l'autorité organisatrice et dans le respect des exigences du règlement précité. Certaines AOM ont en effet mis en place divers logiciels d'ouverture des données : nous devons garantir que ces données seront protégées, utilisées à bon escient et, en clair, que la réciprocité dont nous avons parlé tout à l'heure sera assurée.

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 123 de M. Martial Saddier et 3418 de M. Pierre Morel-à-L'Huissier sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Cette possibilité est traduite en droit français dans le nouvel article L. 1115-3 du code des transports. Toutefois, vos amendements en discussion commune ouvrent des possibilités d'accords de licence trop vastes. En prévoyant un libre choix total des licences, ils risqueraient d'aller à l'encontre du règlement délégué et de l'objectif d'interopérabilité des données ouvertes. De plus, le non-respect de cet accord ne doit pas être sanctionné par le point d'accès national, comme le prévoit votre amendement, mais par l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, comme le prévoit l'article 9. L'ARAFER pourra donc suspendre l'accès aux données, comme vous le proposez. Avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Nous avons eu des débats sur le rôle de l'ARAFER. Je retire ces amendements mais j'espère que nous aurons l'assurance que l'ARAFER jouera pleinement son rôle de contrôle.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 3417, 123 et 3418 sont retirés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 2450 et 2014, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2450.

**M. Hubert Wulfranc.** Le présent amendement concerne la banque de données de transports en temps réel : selon l'article 9, elle pourrait être fournie sans contrepartie financière, en dessous d'un certain seuil, à des opérateurs privés qui, eux-mêmes, pourraient en faire usage à titre onéreux auprès des utilisateurs finaux. Chacun sait que l'élaboration d'une banque de données de cette nature a un coût pour une collectivité, une autorité publique. Nous considérons que mettre cette valeur à disposition d'un opérateur privé sans contrepartie est tout à fait inéquitable. Tel est le sens de l'amendement de notre groupe à cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2014.

**M. Pacôme Rupin.** L'article 9 autorisera l'ouverture des données d'opérateurs et facilitera l'information des voyageurs : il s'agit donc d'un article extrêmement important, et même majeur, parce que cela permettra de développer l'intermodalité et d'inciter à recourir à des itinéraires intelligents pour gagner du temps ou pour baisser le bilan carbone d'un certain nombre de déplacements.

Toutefois, ces données sont précieuses et, comme vient de le rappeler notre collègue, elles ont un coût pour les opérateurs, qui doivent mettre en place une organisation afin de rendre ces données accessibles. Bien plus, celles-ci ont une valeur pour les voyageurs car les informations sont essentielles pour qu'un service soit attractif. Pour cette raison, et pour éviter des dispositifs de contournement fondés sur des changements d'adresses IP dans le but de rester sous le seuil, le présent amendement vise à créer une obligation de rémunération des opérateurs pour les données qu'ils transmettent.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** L'équilibre auquel nous sommes parvenus en commission me semble être le bon. Cette compensation pourra être demandée au-delà de certains seuils, qui seront précisés par décret. Elle trouvera sa place dans le cadre des accords de licence entre fournisseurs et utilisateurs de données. Il n'y a donc pas lieu de rendre son versement obligatoire. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous sommes dans la continuité de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », de 2015, celle-ci prévoyant déjà une ouverture des données. Nous actualisons et nous enrichissons l'ensemble de ces dispositions en tenant compte du règlement européen. L'objectif est d'ouvrir l'accès à des données qui existent : il n'y a pas de coût de collecte ou de constitution des bases de données. Le coût pour le fournisseur tient donc au nombre de requêtes et au volume de données qu'un utilisateur peut solliciter.

J'ai bien en tête les difficultés auxquelles la RATP a pu être confrontée avec certains utilisateurs qui pompaient massivement des données. Cette difficulté est bien prise en compte puisque nous prévoyons de rendre payantes les données, non seulement en fonction des volumes de chaque interrogation, mais aussi en tenant compte de la somme des données sollicitées, le cas échéant par tranche. Vos préoccupations étant bien prises en compte, je vous propose le retrait de vos amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc.** Il existe deux façons de défendre cet argument. La première, qui pourrait être celle de mon collègue Pacôme Rupin, consiste à avancer un argument libéral : l'on pourrait légitimement reprocher à ce dispositif de porter atteinte à la concurrence libre et non faussée. *(Sourires.)*

**M. Jean-Paul Lecoq.** Exactement !

**M. Hubert Wulfranc.** La seconde façon est celle du groupe GDR. Vous réunissez les conditions pour que certains se fassent du beurre avec ce dispositif, à double titre : d'abord parce qu'ils ne paieront pas l'accès aux données fournies par l'opérateur public, ensuite parce qu'ils se feront du beurre sur les utilisateurs finaux.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Du beurre normand !

**M. Hubert Wulfranc.** Voilà donc les deux éléments de cette argumentation.

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin.

**M. Pacôme Rupin.** J'ai toujours préféré, en effet, la concurrence libre et non faussée à la concurrence non libre et faussée. Cela étant, je pense que nous allons dans le même sens : dès lors que les données ont une valeur pour les opérateurs privés qui les utiliseront, il convient en effet de rémunérer les opérateurs ayant organisé la collecte de ces données.

Mon inquiétude tient au non-respect du seuil. J'entends toutefois l'engagement de Mme la ministre quant au fait qu'un dispositif permettra d'améliorer les problèmes rencontrés avec les dispositions en vigueur, et je retire mon amendement.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2014 est retiré.)*

*(L'amendement n° 2450 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 1261 deuxième rectification.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à rendre le ministère des transports destinataire des déclarations de conformité, afin de s'assurer de la bonne application générale du règlement européen délégué. Elles seront mises à la disposition de l'ARAFER, qui aura la charge de réaliser le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité au règlement délégué.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la rapporteure, si je comprends bien votre amendement, vous souhaitez substituer le ministère à l'ARAFER. Vous dites que les déclarations de conformité seront ensuite mises à disposition de l'ARAFER par le Gouvernement : ne pourrait-on pas imaginer de garder à la fois l'ARAFER et le Gouvernement pour garantir un contrôle parfaitement objectif ?

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Cela revient strictement au même, en fait ! Nous donnons des compétences à l'ARAFER. Il s'agit juste d'une mise en conformité.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Non, madame la rapporteure : l'amendement a pour objet de « substituer aux mots à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les mots au ministre chargé des transports. » Si vous procédez ainsi, les données ne seront plus transférées à l'ARAFER mais au ministère, lequel les communiquera ensuite à l'Autorité. Je trouve dommage de faire moins confiance à celle-ci et d'alourdir ainsi le schéma.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'amendement propose ces ajustements parce que le ministère des transports est le garant vis-à-vis de la Commission européenne de la conformité du dispositif. Comme vous l'avez vu, l'amendement prévoit que ces informations sont transférées à l'ARAFER ; ainsi, les deux recevront les déclarations de conformité. Le ministère en a besoin pour rendre compte de la conformité auprès des instances européennes.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** J'entends bien, madame la ministre, mais la phrase donne le sentiment que ça alourdit le circuit puisque cette déclaration est mise à disposition de l'ARAFER par le ministre chargé des transports. Il nous semble plus judicieux que ce soit l'ARAFER qui effectue le transfert au ministère des transports une fois le contrôle fait pour se conformer au règlement européen. C'est un peu dommage d'alourdir le circuit.

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il s'agit également d'une demande de l'ARAFER s'agissant de compétences nouvelles.

*(L'amendement n° 1261, deuxième rectification est adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n°s 1262, 1263, 1267 et 1268 de la commission sont rédactionnels.

*(Les amendements n°s 1262, 1263, 1267 et 1268, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1269 de la commission est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 1269, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1270 de la commission est un amendement de précision.

*(L'amendement n° 1270, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2035.

**M. Pacôme Rupin.** Cet amendement vise à revenir à la rédaction du Sénat, qui tend à ce que la transmission en temps réel à Le.Taxi des données relatives à la localisation des taxis ne soit obligatoire que si l'AOM le demande. La commission du développement durable a modifié cette rédaction, rendant cette transmission obligatoire, que l'AOM le demande ou non. Nous pensons qu'il faut laisser les AOM et les taxis se mettre d'accord sur ce point en fonction des spécificités des territoires. La transmission en temps réel de telles données, notamment lorsque les taxis sont appelés à la volée dans la rue, peut rencontrer un certain nombre de difficultés. Il faut faire confiance aux AOM pour juger de la pertinence d'une telle obligation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Ces amendements reviennent sur les dispositions adoptées en commission qui visent à rendre la transmission des données à la plateforme obligatoire afin d'encourager le recours aux taxis. Il est important d'accroître le recours à cette plateforme, qui gagnera en visibilité si ce recours est obligatoire. Il me semble donc nécessaire de conserver les dispositions adoptées en commission, l'obligation de devant pas varier selon les autorités organisatrices de la mobilité.

Nous allons en outre proposer un amendement n° 1300 tendant à permettre aux taxis de refuser une course, les chauffeurs ayant exprimé la crainte de ne pas pouvoir le faire. Il faut savoir en effet qu'ils souhaitent la généralisation de la plateforme pour avoir une visibilité et être connus de tous – alors qu'aujourd'hui la maraude électronique n'est possible qu'aux VTC –, tout en voulant être sûrs qu'ils pourront refuser une course, au bénéfice par exemple d'un client habituel.

L'avis est donc défavorable.

*(L'amendement n° 2035, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2016.

**M. Sylvain Maillard.** Cet amendement vient en écho de ce que Mme la rapporteure vient de dire sur la crainte des taxis d'être obligés de prendre les courses sur cette plateforme d'État. Vous venez d'y répondre donc je retire mon amendement.

*(L'amendement n° 2016 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 1300.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je l'ai dit, cet amendement vise à prévoir les modalités de refus d'effectuer une prestation sur Le.Taxi par un conducteur de taxi.

Le développement de l'outil numérique satisfait une demande des chauffeurs qui souhaitent cependant pouvoir refuser une course dans le cas où ils seraient sollicités par d'autres biais. Cet amendement vise à leur reconnaître cette possibilité.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Auconie.

**Mme Sophie Auconie.** L'article participant à la transposition d'une directive européenne dans le droit français, je voulais m'assurer qu'il n'y aura pas surtransposition. Vous savez que nous Français sommes les champions d'Europe de la surtransposition des textes européens. À plusieurs reprises, le Président de la République, notamment lors de sa dernière intervention devant le Congrès l'an passé, a souligné toute l'importance de mettre fin à cette surtransposition, évoquant même la création d'un commissariat à la « dé-surtransposition ».

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Rassurez-vous, madame Auconie, il n'y a rien de prévu dans ce sens.

*(L'amendement n° 1300 est adopté.)*

*(L'article 9, amendé, est adopté.)*

### Après l'article 9

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2409.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Les modifications proposées via cet amendement de clarification visent à renforcer la base légale des collectes régulières de données de l'ARAFER en complétant les articles du code régissant les collectes sectorielles. Elles visent notamment à intégrer dans le champ de l'observation du marché les opérateurs qui ne sont ni entreprise ferroviaire, ni gestionnaire d'infrastructure ou exploitant d'installation de services, comme les entreprises de transport combiné ou les autorités organisatrices de transport.

*(L'amendement n° 2409, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2217.

**Mme Florence Lasserre-David.** En 2018, 53 % des Français ont réservé et payé en ligne tout ou partie de leurs séjours. Avant de conclure un contrat de transport, le consommateur doit pouvoir prendre connaissance des conditions propres à chaque offre de transport – tarif, taille de valise, conditions de vente – lui permettant de comparer de manière effective l'ensemble des offres proposées par les opérateurs de transports et les plateformes de réservation.

Toutefois rien n'oblige aujourd'hui les transporteurs tous secteurs confondus, compagnies aériennes, train, bus, covoiturage, à transmettre les informations précontractuelles à leurs distributeurs. Ce manque de transparence pénalise directement les consommateurs faisant le choix de passer par une plateforme de réservation.

Mon amendement tend à garantir que le consommateur a toujours accès à une information complète et de qualité quel que soit le canal utilisé. Il s'agit également d'assurer une égalité d'accès à l'information pour l'ensemble des acteurs de la distribution de titres de transport.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Votre amendement ne semble pas nécessaire dans la mesure où les obligations prévues par le code de la consommation s'appliquent déjà. La transmission de ces éléments doit figurer dans les contrats liant les transporteurs et les revendeurs. Le code de la consommation prévoit notamment la communication des caractéristiques essentielles du bien ou du service, de son prix, d'informations relatives à l'identité du vendeur et le cas échéant aux garanties légales. A ce stade une telle évolution législative ne me semble donc pas nécessaire.

Ce sera une demande de retrait ou un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons déjà échangé en commission sur cet amendement. Il y a sans doute des difficultés dans la fourniture d'informations, notamment dans les relations entre les opérateurs de transport et les distributeurs, mais le droit est clair.

Je propose que les services de l'État invitent les professionnels à examiner ensemble comment remédier à ces difficultés et appliquer la loi.

*(L'amendement n° 2217 est retiré.)*

### Article 10

**M. le président.** L'amendement n° 1301 est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 1301, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2576 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement a un objectif important : faciliter la mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite en leur permettant de construire leur itinéraire en connaissance de cause. Il demande aux autorités compétentes de collecter d'ici 2023 les données d'accessibilité sur les cheminements à proximité des points d'arrêts prioritaires dans un périmètre de 200 mètres autour de ces points d'arrêts. Ces données viendront compléter

l'information sur l'accessibilité des réseaux de transport pour apporter toutes les informations nécessaires au parcours d'une personne à mobilité réduite.

La mesure a fait l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées pour bâtir une démarche commune. Elle témoigne d'une forte volonté d'avancer sur cet enjeu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'y suis évidemment favorable, comme à tout ce qui permettra un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'adoption de cet amendement ferait-elle tomber les autres amendements à l'article ?

**M. le président.** Elle ne ferait pas tomber les amendements suivants soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il me semble que dans le cadre du temps programmé on peut avoir un temps de parole supplémentaire pour s'exprimer sur un amendement du Gouvernement. J'en profite donc pour saluer cet amendement qui prévoit une concertation alors qu'on a souvent tendance dans nos discussions à opposer l'inscription dans la loi à la confiance dans les territoires. J'aurais tellement aimé qu'il y ait une concertation préalable sur la question de la gratuité des transports lors des pics de pollution !

J'apprécie d'autant que vous prévoyiez une concertation avec les élus sur un sujet tel que l'accessibilité et je forme le vœu que vous fassiez de même sur d'autres sujets, comme la santé publique ou la qualité de l'air.

**M. le président.** Je vous précise, monsieur Lecoq, que l'amendement du Gouvernement ayant été déposé dans les délais, il ne donne pas droit à du temps de parole supplémentaire.

La parole est à Mme Bérangère Couillard, rapporteure.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'ai été ravie que le Gouvernement ait tenu à déposer cet amendement qui aurait été sinon retoqué au titre de l'article 40 puisqu'il s'agit d'une charge supplémentaire.

*(L'amendement n° 2576 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 3420, 126 et 3466, lequel fait l'objet d'un sous-amendement n° 3546, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3420.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement et les deux autres précisent que les personnes en situation de handicap étant les premières à rencontrer des difficultés pour suivre un parcours précis, il importe de disposer des données numériques essentielles à leur mobilité grâce auxquelles – telle est la révolution numérique dont nous parlions – leurs déplacements seront facilités et leur intégration sera renforcée.

Toutefois, il nous semble que le calendrier n'est pas tenable. L'amendement gouvernemental qui vient d'être adopté mentionne le 1<sup>er</sup> décembre 2023, date que nous proposons également.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 126.

**M. Gilles Lurton.** Nous considérons en effet que la fourniture des données sur les déplacements des personnes en situation de handicap est une avancée essentielle. Néanmoins, cette disposition impliquant de réaliser des investissements conséquents – notamment pour les petits réseaux – nous vous proposons de substituer à 2021, année initialement prévue, l'année 2023, sans quoi le temps manquera.

**M. le président.** M. Jean-Marie Sermier a déjà présenté l'amendement n° 3466, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3546.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir ce sous-amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Pour la clarté de nos débats, je rappelle que nous avons parlé tout à l'heure des cheminements pour accéder aux réseaux de transport et que nous parlons maintenant des services et des gares.

Je peux entendre que, pour les petits réseaux, la date de 2021 puisse paraître trop proche. En revanche, je souligne que les démarches sont largement engagées car, de manière générale, les collectivités se préoccupent de la bonne information quant aux services accessibles, ce qui est un enjeu majeur pour la cohésion de notre pays. Je peux donc admettre un report à 2023, malgré tout l'intérêt qu'il y a à fournir ces informations au plus vite, mais il importe néanmoins de conserver la date de 2021 pour tout ce qui concerne le réseau principal, au sens des textes européens, soit, pour les grandes gares et les pôles importants.

Je vous propose donc ce sous-amendement qui, s'il est adopté, me permettra de donner un avis favorable à votre amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable aux amendements n°s 3420 et 126, avis favorable au sous-amendement n° 3546 et à l'amendement n° 3466 ainsi sous-amendé.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Qu'appellez-vous les grandes gares et les pôles importants, madame la ministre ? Le réseau que je connais, avec une gare comptant environ 3 000 voyageurs par jour, est encore incapable de fournir ces informations. Pouvez-vous donner une idée du chiffre que vous visez ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le réseau principal au sens européen comporte les huit plus grandes métropoles françaises et les grandes gares parisiennes.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton.

**M. Gilles Lurton.** Juste une précision : l'avis du Gouvernement et de la commission est défavorable aux deux premiers amendements et favorable au troisième alors que ce sont les mêmes ?



**M. le président.** Non, pas tout à fait : ils sont en discussion commune.

*(L'amendement n° 3420 n'est pas adopté.)*

*(L'amendement n° 126 n'est pas adopté.)*

*(Le sous-amendement n° 3546 est adopté.)*

*(L'amendement n° 3466, sous-amendé, est adopté.)*

*(L'article 10, amendé, est adopté.)*

### Après l'article 10

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3353 portant article additionnel après l'article 10.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement d'appel concerne un problème qui a fait l'objet de nombreuses discussions lors des Assises nationales de la mobilité, où j'ai présidé le groupe « Intermodalités », et concerne le transport logistique des marchandises.

Nous avons longuement évoqué la croissance du e-commerce et des livraisons, donc, le problème des camions qui empruntent les réseaux routiers communaux ou départementaux sans que leurs chauffeurs connaissent parfaitement les interdictions de circulation.

Je sais bien que cela ne sera pas possible dans l'immédiat mais c'est une vraie demande : il faudrait disposer d'un registre national où les collectivités pourraient déposer leurs arrêtés de circulation sur la voirie sous forme numérique de façon à ce que tous les logiciels de cartographie, les...

**M. Jean-Paul Lecoq.** GPS !

**Mme Valérie Lacroute.** ...je vous remercie...

**M. Jean-Paul Lecoq.** On a toujours besoin d'un communaliste ! *(Sourires)*

**Mme Valérie Lacroute.** ...puissent être adaptés au mieux et, ainsi, éviter que des camions, voire des voitures, se retrouvent sur des routes secondaires où ils ne devraient pas être si la cartographie était à jour.

Il faut vraiment avancer en la matière. Nous en avons beaucoup parlé lors des Assises nationales de la mobilité. Je regrette que, 18 mois après, nous n'ayons pas plus progressé et que le ministère des transports ne se soit pas emparé pleinement de cette question. Certains maires sont obligés de prendre des interdictions de circulation sur des petites routes dans des lotissements. Inscrire sur une plateforme les arrêtés de circulation de la voirie permettrait à tout le monde, maires et cartographes, d'avoir de meilleures conditions de circulation sur le réseau. Les logisticiens, quant à eux, pourraient optimiser les trajets de livraison.

Je sais que vous repousserez cet amendement mais si le ministère pouvait vraiment s'emparer de cette question, il enverrait un signal fort et commencerait à répondre à une question devenue essentielle.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Nous avons en effet parlé de cette question en commission. Je comprends l'objectif de cet amendement. Aujourd'hui, le code des relations entre le public et l'administration prévoit déjà que les arrêtés disponibles au format numérique doivent être publiés dans un format ouvert. Les arrêtés de circulation le sont de plus en plus, ce qui satisfait votre amendement concernant les arrêtés de circulation « à venir » dans la plupart des cas.

Toutefois, votre amendement suppose une numérisation du stock d'arrêtés existants, qui ferait peser une charge assez lourde sur l'administration, notamment pour les collectivités. Je vous propose donc de le retirer, sinon, j'émettrai un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je confirme à Mme la députée Lacroute que cette réflexion a bien eu lieu et que je sais qu'il s'agit là d'une demande des professionnels.

Le I de son amendement vise à ce que les arrêtés alimentent une base de données numériques au fur et à mesure qu'ils sont pris. À la limite, nous pouvons en convenir avec les collectivités sans qu'une inscription dans la loi soit nécessaire.

En revanche, le III est plus problématique. Nous avons en effet discuté avec les professionnels de la fixation d'un délai de re-numérisation des quelques centaines de milliers d'arrêtés de circulation déjà pris. Or, comme l'a dit Mme la rapporteure, ce travail serait extrêmement lourd.

Il me paraît donc préférable d'avancer en matière de flux et que l'on regarde avec les collectivités comment peu à peu, les stocks pourront être intégrés pour les opérateurs dans la base de données.

**M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** C'est une réponse de bon sens.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Le III mentionne en effet un décret mais pour ne pas tout intégrer tout de suite. J'ajoute que les collectivités numérisent déjà bien des choses, notamment les archives départementales, et qu'elles savent donc comment procéder. Il s'agit simplement de commencer car, à force de repousser, le cadre de vie de nos administrés se dégrade et on n'incite pas les logisticiens à rationaliser les parcours et les circulations. À un moment ou à un autre, il faudra envoyer un signal. Je le répète : la numérisation est déjà en cours au sein des collectivités dans bien des domaines.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** J'apprécie que la rapporteure se soucie des finances des collectivités locales mais celles-ci, me semble-t-il, transmettent déjà tous leurs arrêtés de circulation aux pompiers, à la police.

**Mme Valérie Lacroute.** En effet ! Les archives départementales sont également numérisées.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Cette transmission aux services est obligatoire, imposée par la loi. En quoi l'ajout des plateformes serait-il une charge supplémentaire pour le flux ?

**Mme Valérie Lacroute.** Tout à fait !

**M. Jean-Paul Lecoq.** La numérisation des stocks, en effet, est quant à elle problématique. Cette mise à jour entraînerait une charge de travail supplémentaire mais les arrêtés ayant été transmis depuis des décennies à certains services, les préfectures ou les sous-préfectures pourraient s'en charger et cela ne pèserait donc pas sur les collectivités locales si la volonté politique d'aller en ce sens est bien là.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le problème, c'est bien celui du stock puisque les nouveaux arrêtés, comme vous le dites, sont pris sous format électronique. Dans ce cas-là, le code des relations entre le public et l'administration dispose que toute information disponible dans un format numérique doit être publiée dans un standard ouvert et aisément réutilisable. L'enjeu, c'est donc le stock des centaines de milliers d'arrêtés.

Mme la députée Lacroute a raison de souligner que la mise à disposition de ces informations, notamment aux professionnels, permettrait d'améliorer le cadre de vie de nos concitoyens. Nous avancerons avec les collectivités mais plutôt sur la base du volontariat. Une date couperet, définie par décret, ne me semble pas de bonne politique : une fois de plus, il faut faire confiance aux collectivités.

*(L'amendement n° 3353 n'est pas adopté.)*

#### Article 11

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Cet article important pose les principes de ce que seront demain les services numériques multimodaux grâce auxquels il sera possible, en un seul clic, de réserver son trajet, avec des modes de transport différents.

Je remercie les services de Mme la ministre, car nous avons beaucoup travaillé ensemble. La rédaction actuelle nous prémunit ainsi de deux écueils.

Le premier : des plateformes, un service numérique multimodal ouvert aux quatre vents où les acteurs viendraient déployer des stratégies de prédation évidemment contraaires au but poursuivi, ce qui fragiliserait possiblement le transport public ou le covoiturage, modes subventionnés au moins pour les courtes distances.

Le second : un système trop adossé aux autorités organisatrices de la mobilité et qui, possiblement, recréerait des zones grises de mobilité numérique puisque les autorités les plus importantes pourraient déployer ces plateformes alors que les plus modestes rencontreraient certaines difficultés.

Le système que nous proposons aujourd'hui me paraît équilibré. Il encourage l'innovation, notamment de la part des opérateurs des mobilités partagées ou plus vertueuses sur le plan environnemental, et il propose un cadre de régulation adapté que nous préciserons dans la discussion des amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2451.

**M. Hubert Wulfranc.** Nous souhaitons qu'il soit précisé que les services de billettique multimodale sont des services publics, de manière à garantir l'accès gratuit, mais également la neutralité et la fiabilité des informations délivrées.

Ces services, dont on veut faire les piliers d'une mobilité libérée, doivent être envisagés comme l'est le service public de la performance énergétique de l'habitat, inscrit sur la feuille de route du ministère de la transition écologique et solidaire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Les services d'information multimodale ne doivent pas être nécessairement publics ; dès lors qu'ils respectent les critères prévus par la loi – notamment la couverture de tous les modes de transport –, ils peuvent être assurés par des opérateurs privés.

Ces services existent par ailleurs déjà aujourd'hui, et les AOM n'auront pour mission de les organiser qu'en cas de carence – il s'agira donc bien, alors de services publics. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin.

**M. Pacôme Rupin.** Les AOM sont, selon moi, les mieux placées pour mettre en place ces services – ce qui n'exclut pas qu'ils soient confiés dans certains cas à des opérateurs privés compétents –, notamment parce que ce sont elles qui non seulement disposeront des données concernant les transports mais orienteront également les politiques d'intermodalité.

Elles doivent donc prendre d'emblée en charge cette billettique sans attendre qu'il y ait eu constat de carence.

*(L'amendement n° 2451 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 2375 qui fait l'objet de deux sous-amendements, n° 3544 et 3536.

La parole est à Mme Jennifer De Temmerman, pour soutenir l'amendement.

**Mme Jennifer De Temmerman.** La loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose, dans son article 47, « l'accessibilité des services de communication publique en ligne pour les services de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent ».

La prise en compte de toutes les formes de handicap – déficience visuelle, déficience auditive, troubles cognitifs, etc. – doit être un impératif. En France, nous disposons du RGAA – référentiel général d'accessibilité pour les administrations. Ce référentiel national, à forte dimension technique, offre une traduction opérationnelle des critères d'accessibilité issus des règles internationales, ainsi qu'une méthodologie pour vérifier la conformité à ces critères.

Le présent amendement instaure l'obligation contractuelle d'accessibilité pour les services d'information et de billettique multimodales numériques.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

Pouvez-vous en même temps, madame la rapporteure, nous présenter vos sous-amendements n° 3536 et 3544 ?

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Avis favorable sous réserve en effet de l'adoption des deux sous-amendements que je vais vous proposer.

Le sous-amendement n° 3536 vise à préciser que l'obligation d'accessibilité des services d'information multimodale est assurée par les autorités organisatrices pour les services d'information qu'elles mettent en place.

Quant au sous-amendement n° 3544, il est rédactionnel.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis favorable à l'amendement n° 2375, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements de la rapporteure.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton.

**M. Gilles Lurton.** Je voterai évidemment cet amendement qui correspond à une mesure d'inclusion et non à une mesure de solidarité, pour revenir sur l'une de nos discussions qui donne lieu à de nombreuses réactions sur les réseaux sociaux.

*(Les sous-amendements n° 3536 et 3544 sont successivement adoptés.)*

*(L'amendement n° 2375, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2361 et 2414.

La parole est à Mme Bérandère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 2361.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Les sénateurs ont proposé la création d'un numéro d'appel unique pour la réservation de personnes à mobilité réduite dans les transports ferroviaires. Cette proposition me paraît très intéressante mais nécessite d'être précisée pour pouvoir être appliquée.

C'est pourquoi cet amendement propose de créer une plateforme unique pour la réservation de l'assistance en gare pour les PMR ainsi que pour l'organisation de transports de substitution.

L'accueil en gare de ces personnes se fera par un point unique, même si plusieurs entreprises ferroviaires sont concernées. En effet, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, il était important de confier la mission d'organisation de cette plateforme au gestionnaire d'infrastructures, c'est-à-dire à SNCF Réseau, qui travaillera en lien avec les différentes entreprises ferroviaires.

Il s'agit d'un amendement essentiel pour faciliter les déplacements de nos concitoyens en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2414.

**M. Jean-Marc Zulesi.** J'ajoute que le dispositif simplifie la procédure de réservation des missions d'assistance grâce à une plateforme de réservation unique.

Par ailleurs cet amendement prévoit une coordination entre le gestionnaire d'infrastructure, chef de file, et les entreprises ferroviaires, avec l'objectif de mener une réelle politique d'inclusion en faveur de la mobilité pour tous.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous nous perdons parfois parmi des mesures assez techniques, mais je tiens à souligner que ces amendements marquent une avancée très importante pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

Il s'agit d'une proposition issue d'un groupe de travail auquel ont collaboré la SNCF, Régions de France, l'État et les associations de personnes handicapées. Elle a été validée par tous les acteurs, et le décret qui contient des éléments opérationnels est déjà prêt.

C'est donc une belle avancée, dont on peut tous se réjouir. Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Considère-t-on qu'une famille avec plusieurs enfants et plusieurs bagages comme une famille à mobilité réduite, sachant qu'une mère qui emprunte les transports en commun avec une poussette est considérée comme une personne à mobilité réduite ? Les familles pourront-elles donc solliciter ce type d'accueil ?

**M. le président.** La parole est à Mme Bérandère Couillard, rapporteure.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Cela n'est pas prévu par le dispositif, mais je pense que l'on peut compter sur la solidarité, et il se trouve toujours quelqu'un pour aider les personnes qui se heurtent à ce type de difficulté.

Ce numéro unique constitue déjà une grande avancée et une chance pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap ; l'ouvrir à un trop grand nombre de personnes risquerait de le saturer. Cela ne me paraît pas nécessaire.

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Nous voterons cet amendement qui constitue une grande avancée. J'aimerais néanmoins savoir si le dispositif est prévu pour les personnes sourdes, malentendantes ou muettes ?

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Le groupe LR se félicite de cet ajout des sénateurs, qui marque une avancée importante, grâce à ce numéro unique, qui sera une sorte de pendant du 18.

Il s'agit désormais de lancer ce dispositif rapidement, en le rendant accessible aux personnes atteintes de toutes les formes de handicap, ce que permet désormais la technologie.

*(Les amendements identiques n° 2361 et 2414 sont adoptés et les amendements n° 919, 137, 3421, 158, 3422, 751, et 3067 tombent.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1302 de la commission est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1302, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2152.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Il vise à ce que l'ensemble des processus de paiement et des informations voyageurs qui sont mis en œuvre par les opérateurs de mobilité soit bien intégrés par les plateformes de manière à ce que le service dispensé soit fiable et de qualité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Ces précisions ne semblent pas nécessaires, dans la mesure où l'article 11 distingue clairement deux cas : d'une part, les services numériques multimodaux, qui délivrent des produits tarifaires, en appliquant les conditions d'utilisation, de réservation et les conditions tarifaires de ces services ; d'autre part, les services numériques multimodaux, qui revendent des services à un prix qu'ils fixent, ou qui vendent leurs propres produits tarifaires. Demande de retrait ou avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n° 2152 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1303 de la commission est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1303 est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 526, 998, 2415 rectifié et 3410.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 526.

**Mme Sophie Auconie.** Cet amendement va dans le sens des concertations menées par le Gouvernement avec les professionnels du secteur dans le cadre de l'élaboration de cet article. Il s'agit de limiter l'obligation de proposer la totalité de l'offre publique à un seul mode de transport, de manière à éviter les distorsions de concurrence.

En effet, la rédaction actuelle obligerait une place de marché à vendre les titres de tous les modes de transport organisés par l'AOM, obligation qui créerait un obstacle commercial et technique infranchissable pour de nombreuses places de marché spécialisées et risquerait de favoriser l'hégémonie d'un grand acteur du numérique, qui pourrait in fine abuser de son pouvoir vis-à-vis des AOM, car il serait le seul à même de satisfaire une telle obligation.

De nombreuses places de marché innovantes et européennes sont en effet incapables d'intégrer via une seule interface numérique avec paiement intégré tous ces modes qui ne se distribuent pas de la même façon, qu'il s'agisse de la tarification ou de l'infrastructure de billettique.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Bothorel, pour soutenir l'amendement n° 998.

**M. Éric Bothorel.** Cet amendement tend à corriger une erreur qui pourrait rendre difficile le développement de la mobilité durable en France en bloquant le développement de services numériques multimodaux français et européens. Il reprend par ailleurs les propositions faites par le Gouvernement lui-même aux acteurs du transport lors des concertations engagées autour de cet article. Ainsi, les services numériques multimodaux ne seraient tenus de proposer une offre complète de services que pour chacune des catégories de services dont il assure la vente. En contraignant une

place de marché à vendre des titres de tous les modes de transport organisés par l'autorité organisatrice des mobilités, on risque d'empêcher le développement de services mobilité partagée, français ou européens, à l'échelle de notre territoire. Pire, cela pourrait conduire à la destruction de services existants.

S'il est légitime d'imposer aux services multimodaux de ne pas discriminer les produits des AOM qui appartiennent à une même catégorie de transport, il ne faut pas imposer à tous les acteurs de vendre les titres de tous les modes de transport organisés par les AOM.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2415 rectifié.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Beaucoup a été dit mais vous aurez compris que nous cherchons à adopter une démarche plus pragmatique. Cet amendement tend ainsi à ce qu'il soit laissé au fournisseur de services numériques de billettique et de réservation le temps de mettre en place leurs services dans le territoire d'une autorité organisatrice. Nous souhaitons en priorité faciliter l'accès aux transports publics en améliorant l'information et en élargissant la distribution de leurs services.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3410.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement tend en effet à clarifier la rédaction de l'article qui impose aux applications de vendre la totalité des modes de transport d'une région. Ainsi, la plateforme spécialisée pourrait proposer les trajets de transport de la même région. Il est techniquement impossible de couvrir tous les modes de transport. La vente d'un billet de train ou de bus obéit à des règles bien trop différentes de celles de la location d'une trottinette pour que la plateforme puisse gérer l'ensemble.

Nous devons revoir la rédaction de cet article si nous voulons permettre à des start-up de se développer dans ce secteur et éviter de laisser les grandes entreprises américaines y constituer un monopole.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Dans le souci de soutenir nos start-up, avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je tiens à souligner la transparence dans laquelle ont été menées les concertations avec l'ensemble des acteurs du secteur, dont nous voyons quasiment en temps réel les résultats pris en considération dans ce débat. Avis favorable.

*(Les amendements identiques n°s 526, 998, 2415 rectifié et 3410 sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2681 et 3423.

La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2681.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Cet amendement tend à clarifier la rédaction du texte : l'ouverture des canaux de vente doit concerner l'ensemble des acteurs dès lors qu'ils organisent ou

exploitent des services de mobilité dans le territoire que couvre le fournisseur du service numérique multimodal, à savoir la plateforme.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3423.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement tend à clarifier la nature des services de mobilité et de stationnement qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Ces amendements se réfèrent à une notion d'encadrement des services qui n'est pas définie juridiquement, contrairement à celle d'organisation. Pour éviter tout risque de mauvaise interprétation, je vous invite donc à les retirer au profit de l'amendement n° 1305 rectifié, que je présenterai dans un instant, et qui tend à supprimer la fin des alinéas 11 et 19.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Dès lors que l'amendement suivant est mieux rédigé, je retire le mien.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Convaincu par les arguments de Mme la rapporteure, je retire le mien également.

*(Les amendements identiques n°s 2681 et 3423 sont retirés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 1305 rectifié.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à harmoniser la rédaction de cet article avec celle des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 du code des transports afin d'éviter des difficultés d'interprétation. Il convient que les dispositions de l'article 11 se référant à ces articles reprennent la même notion d'organisation.

*(L'amendement n° 1305 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté et les amendements n°s 3489 et 2694 tombent.)*

**M. le président.** La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2040.

**M. Sylvain Maillard.** L'adoption de l'amendement de Mme la rapporteure à l'article 9 ayant permis de trouver le bon équilibre, je retire mon amendement.

*(L'amendement n° 2040 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3424.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement tend à garantir un principe de non-discrimination dans la mise en place des services numériques multimodaux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable car cet amendement remet en cause un garde-fou important prévu par le texte. En effet, un acteur qui opère lui-même tous ses services de transport fournira naturellement un service numérique qui repose sur les modes de transport qu'il organise. Tant qu'il ne vend pas d'autres services de transport, il n'a pas l'obligation de vendre les services de transport d'autres opérateurs. En ce sens, il n'est pas encore un MaaS – Mobility as a service – mais un simple opérateur de transports qui propose la vente de services qu'il organise lui-même.

En revanche, s'il décide de vendre d'autres services de transport que les siens, il devra les sélectionner sans discrimination.

*(L'amendement n° 3424, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2182.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Cet amendement tend à ce que les données d'usage et de vente du service soient transmises aux opérateurs de mobilité, afin de permettre à ces derniers de dimensionner leurs offres, une exigence importante au regard du foisonnement des services de mobilité nouvelle.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il est important que le fournisseur d'un service de transport et, le cas échéant, l'autorité organisatrice de la mobilité, aient accès aux données leur conférant une connaissance statistique des déplacements réalisés via leurs services de transport, ainsi qu'aux données nécessaires pour le service après-vente, la lutte contre la fraude et l'identification du client. Mais la transmission de ces données est déjà prévue à l'alinéa 13. Votre amendement est satisfait, par une rédaction qui de surcroît me semble préférable. Je vous invite donc à le retirer ou avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n° 2182 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 2416 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3539.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement.

**M. Jean-Marc Zulesi.** L'activité d'un service numérique multimodal implique le brassage d'informations issues de différents opérateurs, dont certaines sont confidentielles. Pour des raisons de sécurité, cet amendement prévoit d'imposer au service numérique l'établissement d'un plan de gestion des informations confidentielles.

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir le sous-amendement n° 3539.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il tend à introduire la notion de secret des affaires, mieux définie juridiquement que l'expression « informations confidentielles ».

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable à l'amendement sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

*(Le sous-amendement n° 3539 est adopté.)*

*(L'amendement n° 2416, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 843 et 3327.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 843.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de M. Saddier est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3327.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement rédactionnel tend à préciser le service concerné par l'exigence d'information en insérant les termes « numérique multimodal ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** La rédaction actuelle est claire : le service mentionné à l'alinéa 14 fait référence au service numérique multimodal, qui figure au début de l'énumération, à l'alinéa 10. Je vous invite à retirer ces amendements ; sinon l'avis sera défavorable.

*(Les amendements identiques n° 843 et 3327, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2417 rectifié.

**M. Jean-Marc Zulesi.** En l'état actuel, l'article 11 ne permet de trier les solutions de mobilité accessibles sur une plateforme de billettique multimodale qu'en fonction du prix. Il devrait être possible de les trier selon d'autres critères, relatifs aux caractéristiques du service concerné, tout en préservant le caractère non discriminatoire des critères de sélection.

*(L'amendement n° 2417 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 2668.

**Mme Caroline Fiat.** Chers collègues, que diriez-vous si le prix des timbres vendus au bureau de poste flambait à chaque fois que vous en achetez, si le tarif hospitalier augmentait lorsque vous êtes en vacances, que vous pratiquez une activité à risque ou que vous tombez malade, si les honoraires d'un avocat explosaient au moment précis où vous en avez besoin ?

C'est ce que vivent les usagers de la SNCF. Au moment même où ils voudraient partir en vacances, les prix bondissent alors que le service rendu reste le même. Depuis que, dans les années 1990, la SNCF a adopté le système de « yield management », le prix d'un billet de train dépend d'un calcul complexe prenant en compte le moment du trajet et le taux de remplissage. Hélas, cette pratique tarifaire profite aux plus aisés qui peuvent partir au début et à la fin des vacances scolaires, en prenant leurs billets quelques jours en avance. Au contraire, les plus modestes, qui voyagent hors saison, doivent planifier leur séjour des semaines, voire des mois en avance. Ces inégalités sont inacceptables concernant un mode de transport comme le train, qui devrait être accessible à tous. Ce n'est pas aux usagers d'anticiper les montagnes

russe des prix des billets mais à la SNCF de faire en sorte que les recettes correspondent aux dépenses en établissant un prix moyen correspondant au service rendu. Nous souhaitons par conséquent que soit établie une grille tarifaire transparente, à la variabilité réduite et susceptible de rendre le train accessible à tous.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ces dernières années, et à l'inverse de la tendance précédente, les prix des billets de TGV ont baissé. Je citerai l'exemple des TGV Ouigo, une offre tarifaire et de services accessible à tous à laquelle je suis attachée : c'est vraiment le type d'initiative qu'il convient de promouvoir. Nous sommes d'ailleurs passés de 7 millions de ces billets à petit prix vendus en 2017 à 13 millions en 2018, l'objectif étant d'atteindre les 25 millions en 2020. Je souligne que la moitié des utilisateurs de ces TGV ne prenaient pas le train auparavant. La description que vous faites de la politique tarifaire de la SNCF ne correspond donc pas à la réalité, madame la députée. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Potier.

**M. Dominique Potier.** La question de Caroline Fiat a pu faire sourire : je la fais volontiers mienne. Dans les circonscriptions, nous entendons tout une partie de la population se plaindre du jeu de yo-yo auquel sont soumis les tarifs en fonction de l'offre et de la demande, un jeu qui laisse pantois.

Il ne faut pas non plus oublier l'accès à l'information, qui pose un problème de discrimination culturelle. Enfin, les personnes qui ont des obligations se retrouvent avec des tarifs contraints.

Certes, nous assistons au développement de l'offre Ouigo, qui est décarbonée par rapport à d'autres pratiques, ce qui fait son intérêt. Il faut la saluer. Toutefois, a-t-elle été évaluée sur plusieurs années ? Sait-on si les pratiques tarifaires du TGV ont été discriminatoires par rapport à d'autres offres de transport, ou si, au contraire, on a pu corriger et populariser cette offre ? Ma demande n'a pas de caractère urgent : elle n'est en rien polémique. Des rapports de la SNCF, garantis par vos services, permettent-ils d'apporter une réponse à la question de Caroline Fiat, qui est justifiée ?

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Je suis d'accord avec vous, madame la ministre, Ouigo a pu répondre à une grande partie de la question. Il faut toutefois savoir qu'ils ne fonctionnent pas en permanence ; pour se rendre à Nancy, par exemple, il faut prendre celui de six heures du matin. Si vous voulez vous rendre à Nancy en empruntant un Ouigo, il faudra donc vous lever de bonne heure – en revanche, vous y serez chaleureusement accueillie !

Plaisanterie mise à part, les Ouigo fonctionnent, si bien que les trains sont bien remplis et que les places deviennent rares. J'ai évoqué les soignants ou les urgentistes qui sont aujourd'hui en grève. Il faut savoir qu'ils connaissent rarement leurs plannings six mois, ou même trois mois à l'avance, ni donc leurs possibilités de poser des congés. Il en est de même pour les week-ends : il est rare qu'ils sachent suffisamment tôt quand ils seront disponibles et ne peuvent donc réserver des Ouigo. Dans de tels cas de figure, on est obligé de prendre ce qu'il reste, à savoir des places dans des

TGV classiques. Or, le week-end de l'Ascension, un aller-retour pour deux personnes entre Paris et Bordeaux revenait à 460 euros, les prix augmentant en fonction de la demande.

Nous voulons la mise en place d'une grille tarifaire transparente : si nous saluons l'avancée que représente Ouigo, elle est insuffisante pour satisfaire tout le monde.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est possible, en effet, de vouloir qu'un trajet en TGV ne coûte jamais plus de 15 euros :...

**Mme Caroline Fiat.** Ce n'est pas ce que j'ai dit !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...toutefois, il faudra bien que quelqu'un paie la facture à la fin ! Au mois de juillet, la SNCF propose des Paris-Nancy pour 14 euros.

Monsieur Potier, 50 % des voyageurs qui utilisent Ouigo ne prenaient pas le train auparavant. Les tarifs baissent globalement : c'était la volonté du Gouvernement de sortir, dans le cadre de la réforme ferroviaire, d'une logique absurde qui reposait sur le déni du problème posé par la dette de la SNCF. Je rappelle qu'à la fin du précédent quinquennat, un rapport a été remis au Parlement affirmant qu'il n'y avait aucun problème de dette. Pour rendre crédible cette thèse pour le moins audacieuse, on s'appuyait sur l'hypothèse d'une augmentation continue des péages TGV, laquelle provoque l'augmentation du prix des billets.

Nous avons souhaité mettre un terme à cette politique absurde d'augmentation des péages TGV entre 4 % à 6 % l'an, pour permettre le développement d'une offre massive à 15 euros, voire à 10 euros pour Bordeaux. Cette démarche au bénéfice de nos concitoyens, quels que soient leurs revenus, et en faveur du développement durable est très bonne.

*(L'amendement n° 2668 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1304 de Mme Bérange Couillard est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1304, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3425.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous ne souhaitons pas que le décret d'application de cet article fige les conditions techniques de mise en place des MaaS. Ces dernières doivent relever de la liberté contractuelle et laisser aux différents acteurs la possibilité de se montrer ingénieux et agiles et de s'adapter aux différents marchés.

Cet amendement a donc pour objectif d'exclure du champ réglementaire le cadre contractuel de mise en place des services numériques multimodaux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Le règlement général sur la protection des données – RGPD – est d'application directe en droit français. Lorsqu'il trouve à s'appliquer, il n'y a donc pas lieu d'y faire référence dans la loi.

Par ailleurs, l'alinéa 17 du projet de loi prévoit déjà que le décret d'application sera pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés – CNIL. L'amendement est donc satisfait et j'en demande le retrait ; sinon, avis défavorable.

*(L'amendement n° 3425, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 2130 qui fait l'objet de deux sous-amendements, n°s 3537 et 3538.

La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Je tiens à cet amendement qui vise à préciser par décret les dispositions que devront respecter les fournisseurs d'un service numérique multimodal : je pense notamment aux conditions de solidité financière ou de garantie assurantielle, aux conditions d'interopérabilité entre les plateformes et à la gestion de l'identité numérique, qui est un sujet important. Ces plateformes seront en effet amenées à agir comme tiers collecteur des opérateurs de mobilité, notamment des opérateurs de transports publics.

**M. le président.** Je suis saisi de deux sous-amendements, n°s 3537 et 3538, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Bérange Couillard, pour les soutenir.

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Le premier vise à préciser que les garanties exigées du fournisseur du service numérique multimodal ne sont pas nécessairement des garanties financières. Il peut par exemple s'agir de garanties apportées par une assurance en responsabilité civile.

Le second est rédactionnel.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

*(Les sous-amendements n°s 3537 et 3538, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'amendement n° 2130, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Je rappelle que les amendements n°s 3489 et 2694 sont tombés en conséquence de l'adoption de l'amendement n° 1305 rectifié.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il serait bien que nous sachions les amendements qui tombent en conséquence de l'adoption d'un amendement, avant le vote de celui-ci.

**M. le président.** Le nombre d'amendements dont l'adoption est susceptible d'en faire tomber d'autres est très important. Le signaler à chaque fois n'est matériellement pas possible.

**M. Jean-Marie Sermier.** En commission, l'information est pourtant donnée.

**M. le président.** L'amendement n° 2700 de M. Jean-Baptiste Djebbari est défendu.

*(L'amendement n° 2700, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2013 et 3445.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 2013.

**M. Gilles Lurton.** L'article 11 permet aux services numériques multimodaux d'accéder de droit aux canaux de vente des opérateurs de transport afin de proposer sur leur plateforme l'achat de titres de transport. S'agissant de l'offre de transport non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. C'est pourquoi cet amendement propose de supprimer l'alinéa 21.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3445.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il est nécessaire de supprimer l'obligation, pour les services librement organisés – SLO –, d'ouvrir leurs canaux à la vente.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Pour qu'un service numérique multimodal soit efficace pour l'utilisateur, il faut que soient disponibles sur ce service l'ensemble des modes de transport proposés dans le territoire du MaaS. Il faut bien sûr que ce dernier respecte toutes les garanties que l'article 11 prévoit pour ne pas désintermédier les opérateurs de transports – dont ceux des autocars dits Macron que vous mentionnez. Mais, si ces garanties sont respectées, et dès lors que nous voulons favoriser le développement de plateformes multimodales, il n'y a pas de raison d'empêcher l'accès de ces opérateurs aux systèmes de vente.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Comme l'exposé sommaire de l'amendement n° 3445 évoque « les services librement organisés » en général, je tiens à souligner que seuls les SLO régionaux, et non les services de longue distance, sont concernés par l'ouverture du service numérique de vente. À l'échelle de la région, il est important que ces services soient présents au sein des systèmes de billetterie multimodale.

*(Les amendements identiques n°s 2013 et 3445 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 536, 999 et 3411.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 536.

**Mme Sophie Auconie.** Si les principes judicieux prévus par les articles L. 1115-8 et L. 1115-8-1 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés soient également encadrés. Ces services sont en effet également utilisés pour la mobilité du quotidien, laquelle ne concerne pas que les trajets de moins de 100 kilomètres ou intrarégionaux.

De la même façon que l'article 9 du présent projet de loi couvre l'ouverture des horaires de tous les SLO, il convient de mettre en cohérence le champ de l'article 11 afin qu'il couvre de manière identique l'ensemble des SLO. Tel est l'objet de l'amendement.

Cette solution est non seulement essentielle pour le secteur ferroviaire, mais au moins aussi importante pour le transport routier – je pense aux cars Macron –, qui profitera utilement d'une telle mesure et du développement de la multi-modalité qu'elle entraînera.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Bothorel, pour soutenir l'amendement n° 999.

**M. Éric Bothorel.** Il s'agit d'un amendement de compromis : chacun ici en partage le goût.

Il vise à satisfaire l'ensemble des acteurs tout en permettant, en même temps, le développement des nouveaux services de mobilité et le recours aux transports collectifs.

Il propose à cette fin d'élargir le champ de l'article à l'ensemble des transports sur tout le territoire. En effet de nombreux voyageurs utilisent des lignes TGV ou intercités pour se rendre de leur domicile à leur travail sur des trajets d'une durée moyenne d'une heure – Paris-Lille, par exemple.

Il convient donc d'encadrer la distribution de ces trajets pour éviter une asymétrie entre ceux qui feraient l'objet d'un cadre juridique et les autres. En contrepartie de cette couverture globale des transports français, nous proposons, par cet amendement, que l'ouverture de son canal de distribution ne soit qu'une possibilité laissée aux opérateurs de mobilité.

Enfin, il est à noter que cette solution n'entraînera ni désintermédiation ni émergence d'un acteur hégémonique de la distribution.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3411.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à étendre le champ d'application de l'article 11 aux transports longue distance. La distinction entre les parcours de plus de 100 kilomètres et ceux qui sont inférieurs à cette distance n'est pas pertinente. Nous souhaitons qu'une même logique soit suivie dans l'ensemble du territoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Votre amendement conduirait à remettre totalement en cause ce que nous essayons de faire s'agissant des services de billetterie multimodale. Certes, vous étendez le champ d'application de l'article aux services de longue distance, mais dans le même temps vous le restreignez aux opérateurs qui ont déjà ouvert leur billetterie à un service numérique de vente. C'est contraire à la logique que nous promovons, qui est centrée sur les déplacements du quotidien. Je vous propose de retirer ces amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Très brillante intervention !

*(Les amendements identiques n°s 536, 999 et 3411 ne sont pas adoptés.)*



**M. le président.** La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2053.

**M. Sylvain Maillard.** Il s'agit d'un amendement d'appel et, peut-être, de clarification, car le développement de services numériques multimodaux, qui est une très bonne idée, peut également susciter quelques inquiétudes. Nous allons mettre à disposition des citoyens l'ensemble des services de VTC et de taxis selon les mêmes modalités. Sera-t-il possible pour chacun d'entre nous de bien différencier les deux services, et de savoir quel service il utilise ? En effet, ce n'est pas la même chose de choisir un VTC, surtout s'il s'agit d'une entreprise étrangère comme Uber, ou un taxi parisien.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable. Il est important que l'ensemble des services de transport et de mobilité fournissent l'accès à leur système de vente lorsqu'il n'y a pas de risque de désintermédiation.

**M. Sylvain Maillard.** Y aura-t-il bien une différenciation entre les différents services ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Tout à fait !

*(L'amendement n° 2053 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 2230 et 3178, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2230.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Il vise à intégrer le covoiturage dans les modes de transports concernés par l'article 11. Mais je le retire au profit de l'amendement suivant de Mme la rapporteure, dont la rédaction est bien plus précise.

*(L'amendement n° 2230 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 3178 fait l'objet d'un sous-amendement n° 3552.

La parole est à Mme Bérandère Couillard, pour soutenir l'amendement.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Afin de permettre au calculateur d'itinéraire de prendre en considération l'offre de covoiturage et d'inciter les utilisateurs à recourir à cette pratique, cet amendement prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité et les fournisseurs de services d'information bénéficient, à leur demande, d'un accès aux services de mise en relation favorisant le partage de véhicule pour un déplacement donné. Cette mise à disposition se fait dans les conditions du règlement délégué 2017/2026 de la Commission du 31 mai 2017. Les services ayant une faible activité sont exonérés de l'obligation.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir le sous-amendement n° 3552.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Prenant acte du fait que les services de covoiturage sont généralement subventionnés par les autorités organisatrices, il vise à préciser que les services numériques multimodaux bénéficient de l'ouverture du service numérique de vente d'une plateforme de covoiturage à la condition de verser une allocation aux conducteurs ayant proposé leur déplacement en covoiturage par l'intermédiaire du service de mise en relation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable sur l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

*(Le sous-amendement n° 3552 est adopté.)*

*(L'amendement n° 3178, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Bérandère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2325.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Cette nouvelle rédaction proposée pour l'alinéa 24 précise que les dispositions de l'article ne s'appliquent que dans le cas où le service de mobilité a mis en place un service numérique de vente. Dans le cas contraire, il n'a pas l'obligation d'en créer un. L'amendement vise également à préciser que le service numérique multimodal fournit bien, par l'interface mise en place par le service de mobilité, l'ensemble des données nécessaires aux gestionnaires de ce service pour les opérations de vente.

**M. le président.** Je précise à l'intention de M. Sermier que l'adoption de cet amendement ferait tomber les quatre suivants. Je délivre ce message personnel à titre tout à fait exceptionnel. *(Sourires.)*

*(L'amendement n° 2325, accepté par le Gouvernement, est adopté, et les amendements n° 538, 1000, 3412 et 2200 tombent.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Bérandère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 3195 rectifié.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à préciser que l'interface mentionnée à l'alinéa 24 peut consister en un lien profond reliant le service numérique multimodal et le service de vente de l'opérateur de mobilité. Toutefois, cette modalité technique de connexion des systèmes ne doit pas se faire au détriment de la qualité du service pour l'utilisateur, ni empêcher la mise en place d'une solution de paiement commune aux différents services de mobilité dont le service numérique multimodal assure la vente.

*(L'amendement n° 3195, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Bérandère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2307.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à préciser que les coûts liés à la mise en place d'une interface permettant l'accès au service numérique de vente peuvent être pris en charge par le service multimodal plutôt que par les gestionnaires de services de transport et de stationnement.

*(L'amendement n° 2307, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2418 et 3321.

La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 2418.

**Mme Véronique Riotton.** Il prévoit la possibilité d'exonérer de certaines obligations les entreprises satisfaisant à des critères fixés par décret, comme le chiffre d'affaires ou l'ancienneté. Il convient de ne pas pénaliser les petites entreprises ni compromettre le lancement des start-up innovantes.

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 3321.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il est identique. Il nous paraît important de soutenir les start-up et de ne pas en freiner la croissance.

*(Les amendements identiques n°s 2418 et 3321, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3426.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je vous remercie, monsieur le président, pour le message personnel que vous m'avez transmis à l'instant, mais je vous invite à informer l'ensemble des collègues sur ce sujet, chaque fois que cela est nécessaire !

L'amendement n° 3426 vise à renforcer le pilotage des autorités organisatrices dans la mise en place des services numériques multimodaux. Il est très important que les AOM fixent les règles du jeu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** L'objet de votre amendement est, en pratique, satisfait. En effet, en ouvrant leur système de vente, les autorités organisatrices participent au développement de services numériques multimodaux. De plus, l'article L. 1115-10 du code des transports prévoit déjà la possibilité pour les autorités organisatrices de mettre en place un tel service. Enfin, ces dernières peuvent déjà déléguer la gestion de services à des opérateurs privés. Il n'est donc pas nécessaire de le préciser à nouveau. Je vous demande de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

*(L'amendement n° 3426, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2208.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Complétant les dispositions que nous avons adoptées pour le covoiturage, il vise à assurer la réciprocité de l'accès aux services de billetterie.

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir le sous-amendement n° 3541.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il est rédactionnel. Je suis très favorable à l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

*(Le sous-amendement n° 3541 est adopté.)*

*(L'amendement n° 2208, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1309 de Mme Béragère Couillard est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 1309, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1310 du même auteur est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 1310, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1311, également de Mme Béragère Couillard, est un amendement de précision.

*(L'amendement n° 1311, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Haury, pour soutenir l'amendement n° 2419.

**M. Yannick Haury.** Cet amendement fixe au 1<sup>er</sup> juillet 2021 la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article L. 1115-9 du code des transports, qui impose aux services de transport l'obligation de donner accès à leur service numérique. Un tel délai est nécessaire pour laisser aux opérateurs de service visés le temps de s'adapter et de se préparer.

*(L'amendement n° 2419, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Sur l'article 11, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisi d'un amendement n° 2729, qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements, n°s 3542 et 3559.

La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Il vise à faire du bassin de mobilité l'échelle pertinente pour la couverture géographique des services numériques multimodaux.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi – à qui je souhaite un bon anniversaire (*Sourires*) –, pour soutenir le sous-amendement n° 3542. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Bon anniversaire !

**M. Jean-Marc Zulesi.** Merci beaucoup, madame la présidente de la commission, chère Barbara.

Ce sous-amendement tend à assurer la coordination avec les amendements adoptés à l'alinéa 11.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 3559 de Mme Béragère Couillard est rédactionnel.

Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 3542 ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption des sous-amendements.

*(Les sous-amendements n<sup>os</sup> 3542 et 3559, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2729, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 11, tel qu'il a été amendé.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	44
Nombre de suffrages exprimés .....	40
Majorité absolue .....	21
Pour l'adoption .....	40
contre .....	0

*(L'article 11, amendé, est adopté.) (Applaudissements plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

#### Après l'article 11

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 2413 rectifié, portant article additionnel après l'article 11, qui fait l'objet des sous-amendements n<sup>os</sup> 3530 rectifié, 3531 rectifié, 3532, deuxième rectification, 3533 rectifié et 3534 rectifié.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Monsieur le président, cette adoption à l'unanimité de l'article 11 est un magnifique cadeau d'anniversaire, dont je suis très fier.

Le travail de terrain que nous effectuons tous nous montre bien que les difficultés d'accès à la mobilité sont des facteurs de fractures sociales et territoriales. Bien qu'il existe plusieurs aides à la mobilité, de nombreuses études démontrent que près d'un Français sur trois ne perçoit pas celles auxquelles il pourrait prétendre, faute d'en avoir connaissance et d'en faire la demande.

Une première réponse serait de demander aux autorités organisatrices de la mobilité qui disposent d'un portail numérique d'information – et elles sont nombreuses dans ce cas – de présenter l'offre d'aides financières individuelles à la mobilité.

**M. le président.** Les sous-amendements n<sup>os</sup> 3530 rectifié, 3531 rectifié, 3532, deuxième rectification, 3533 rectifié et 3534 rectifié, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée. La parole est à Mme Bérange Couillard, pour les soutenir.

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** La mise à disposition d'une information centralisée sur les aides financières est de nature à améliorer le recours aux aides par les personnes qui en ont besoin pour assurer leurs déplacements quotidiens. Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3530 rectifié propose d'inscrire cette politique dans le cadre du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire proposé à l'article 6 du projet de loi. Par ailleurs, il fait mention, par coordination, de l'article faisant d'Île-de-France Mobilités l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France.

Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3531 rectifié est rédactionnel.

Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3532, deuxième rectification, vise à inscrire le dispositif proposé par M. Zulesi dans le cadre des plans d'action communs prévus à l'article 6 du projet de loi en faveur d'une mobilité solidaire.

Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3533 rectifié vise à préciser la liste des personnes associées à la concertation préalable à la mise en place de démarches d'information sur les aides financières existantes.

Enfin, étant donné qu'il n'est pas nécessaire de faire figurer sur le portail d'information les données en matière d'accessibilité, qui sont traitées par ailleurs à l'article 10 du projet de loi, le sous-amendement n<sup>o</sup> 3534 rectifié vise à supprimer la fin de l'amendement n<sup>o</sup> 2413.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et les cinq sous-amendements ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement est important. Notre vision de la mobilité est solidaire : chacun doit pouvoir être accompagné dans sa mobilité et pleinement informé notamment des aides dont il peut bénéficier. J'émet donc un avis favorable, sous réserve de l'adoption des sous-amendements.

Je profite de cette occasion pour revenir un instant sur l'article que vous venez d'adopter. Au fil des alinéas et des dispositions en apparence purement techniques, on peut finir par se perdre. Or, nous avons fait, avec cet article 11, un choix politique fort, puisque le développement des systèmes de billettique multimodale permettra à l'ensemble de nos concitoyens d'accéder plus facilement aux transports publics et aux mobilités actives et partagées, et ce, non seulement dans les grandes métropoles, mais sur l'ensemble du territoire. En outre, ce mouvement donnera de la visibilité aux offres proposées par les autorités organisatrices, y compris les petites intercommunalités, le tout dans le respect des politiques publiques.

Il s'agit donc là d'une démarche innovante dont nous pouvons être fiers : l'article 11 est tout sauf un ensemble de mesures techniques. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

*(Les sous-amendements n<sup>os</sup> 3530 rectifié, 3531 rectifié, 3532, deuxième rectification, 3533 rectifié et 3534 rectifié, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2413 rectifié, sous-amendé, est adopté.)*

#### Article 11 bis

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n<sup>os</sup> 541, 1001 et 3413.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 541.

**Mme Sophie Auconie.** Cet amendement vise à simplifier les pénibles formalités que doit accomplir le voyageur pour se voir indemnisé en cas de retard ou d'annulation. La levée de ces barrières facilitera le recours aux modes de transport collectifs massifiés, dont les vertus environnementales sont connues. Elle est importante non seulement pour la mobilité du quotidien, mais aussi pour les voyageurs internationaux, souvent non francophones et pour qui l'accès à ces informations est donc compliqué.

**M. le président.** L'amendement n° 1001 de M. Éric Bothorel est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3413.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il vise à permettre aux plateformes d'assurer le service après-vente des transactions en indiquant aux voyageurs qui ont subi un retard ou une annulation les indemnités auxquelles ils ont droit. Cela n'a rien de nouveau : il y a encore quelques mois, lorsqu'un TGV connaissait un retard de plus de trente minutes, les passagers obtenaient dans le train même des informations à ce sujet. Aujourd'hui, le message est beaucoup moins diffusé et on ne voit plus, sur les quais des gares, les membres du personnel de la SNCF distribuer les documents nécessaires pour obtenir un remboursement – au mieux, on nous explique qu'il faut le solliciter en ligne.

Il est plus que jamais important d'assurer un véritable service après-vente et de permettre aux voyageurs de mieux connaître leurs droits.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** L'article 11 bis, dans sa rédaction actuelle, prévoit une publication par voie électronique des informations relatives à un retard ou une annulation, afin de permettre aux voyageurs de faire valoir leurs droits. Les intermédiaires ayant le cas échéant vendu le titre de transport y auront donc accès.

Il est par ailleurs nécessaire que cette information soit directement transmise au voyageur lorsque l'opérateur dispose de ses coordonnées. Vos amendements semblent ainsi satisfaits et j'en propose donc le retrait, à défaut de quoi j'émettrais un avis défavorable.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Monsieur le président, je demande la parole.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Monsieur le président, je croyais que vous n'alliez jamais regarder à gauche. Pourtant, il est parfois intéressant de le faire. *(Sourires.)*

Je ne partage pas l'avis de la rapporteure, pour qui cet amendement est satisfait. Il m'est en effet arrivé de voir, alors que je me trouvais à la Gare de Lyon pour prendre un billet, des gens obligés de faire la queue pendant près de quarante minutes pour connaître les modalités d'indemnisation – alors qu'ils avaient déjà subi un retard ! La file d'attente se prolongeait dans un couloir qui se trouve actuellement en travaux : on imagine les conditions qu'ils devaient subir ! Pour finir, ils se faisaient remettre un ticket – un « flyer », comme on dit en anglais – leur indiquant la procédure à suivre et leur expliquant qu'ils devaient aller sur internet. Ces gens ont pourtant acheté leur billet dans la gare et pouvaient considérer que, de ce fait, c'est dans la gare que l'on procéderait au remboursement. Eh bien non ! On leur dit que cette possibilité n'existe pas et qu'ils ont l'obligation de passer par internet.

Lorsque j'ai constaté cette situation, je suis intervenu, en me disant que cela ne pouvait pas se passer ainsi ! Il faut garder un peu d'humain dans nos gares et nos services publics. Je soutiens donc avec force cet amendement. En effet, l'indemnisation est peut-être garantie sur le plan numérique, mais pas sur le plan physique.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je voudrais moi aussi abonder dans ce sens. En effet, tout est fait pour que l'usager ne puisse pas être indemnisé en cas de retard. La procédure numérique n'est pas suffisante. Si un voyageur qui a subi retard doit, une fois rentré chez lui, se rendre sur une plateforme, il risque d'avoir des difficultés à se faire rembourser. Parfois, le site ne fonctionne pas ; parfois, c'est le réseau lui-même qui fonctionne très mal – sans même en revenir au problème des « zones blanches ». J'ai vécu cette situation pour un trajet effectué en Thalys : je n'ai jamais réussi à me faire indemniser.

*(Les amendements identiques n° 541, 1001 et 3413 ne sont pas adoptés.)*

*(L'article 11 bis est adopté.)*

## Article 12

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

**M. Jean-Marc Zulesi.** L'avènement des véhicules autonomes ne relève plus de la science-fiction. Nous pouvons d'ailleurs être fiers que la France soit à la pointe de l'innovation dans ce domaine. Après les premiers jalons posés dans la loi PACTE, relative à la croissance et la transformation des entreprises, pour faciliter ces expérimentations – je souhaite à cet égard souligner l'excellent travail réalisé sur le sujet par Mme Marie Lebec, ici présente –, l'article 12 tend à instituer le cadre légal nécessaire à la circulation des véhicules autonomes.

Il prévoit notamment un délai d'habilitation de vingt-quatre mois, nécessaire pour laisser à la France – qui, il faut le souligner, est une nouvelle fois à la manœuvre – le temps d'obtenir la modification de la convention de Vienne sur la circulation routière.

Il importe de souligner que le développement du véhicule autonome n'a de sens que s'il est au service des usagers, dans tous les territoires. C'est en particulier une solution intéressante pour le dernier kilomètre.

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements identiques, n° 552, 643, 2452 et 2737, tendant à supprimer l'article 12.

La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 552.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Il s'agit en effet d'un amendement de suppression, et même plutôt d'un amendement d'appel. Je regrette en effet que, sur ce sujet, vous ayez la volonté de recourir une fois encore aux ordonnances, car il était du rôle des parlementaires de faire des propositions relatives aux véhicules autonomes et connectés.

Nous aurions ainsi pu proposer de rendre obligatoire l'installation de plaques minéralogiques de couleur sur les véhicules autonomes, afin de mieux les identifier, ou de prévoir un marquage au sol et une signalisation spécifiques pour ceux qui effectuent un transport régulier. Nous aurions

pu légiférer pour obliger les constructeurs à fournir des mesures sur banc de freinage, ce qui est obligatoire en Allemagne ou en Suisse, alors qu'en France, les prototypes ne font l'objet d'aucun test réalisé par un organisme indépendant.

Nous aurions pu également proposer d'obliger les constructeurs à installer des « *black boxes* » indépendantes. Aujourd'hui, en effet, en cas d'accident, les autorités sont incapables de relever les données sans passer par le constructeur – vous admettez que, dans un tel cas, le risque existe de ne pas obtenir des données suffisamment précises.

Nous aurions pu obliger les constructeurs à fournir des données fiables concernant la durée de fonctionnement des véhicules respectivement en mode « full autonome » et en mode manuel. En effet, à ce jour, nombre de véhicules roulent en semi-autonomie, c'est-à-dire avec de nombreux retours au mode manuel. Les données n'étant, pour l'instant, pas vérifiables, nous ne savons pas vraiment où en est le développement du full autonome, l'intérêt des constructeurs étant, bien entendu, de promouvoir ce dernier, même s'il n'est pas encore une réalité.

Nous aurions pu légiférer pour que des marches à blanc soient systématiquement effectuées avant une démonstration ou la mise en service d'un véhicule autonome, pendant une durée variant, en fonction de la complexité du site, entre une semaine et un mois, et en prévoyant un rapport détaillé d'exploitation à l'issue de cette période. Un service doit démarrer après avoir eu des tests bilans satisfaisants.

Des idées comme celles-là, j'en ai beaucoup d'autres, et je suppose que mes collègues aussi. Malheureusement, à cause de la volonté du Gouvernement de recourir aux ordonnances, nous ne pourrions pas vous en faire part. Je trouve cela dommage. Je pense que les députés avaient un rôle à jouer en faisant des propositions relatives à ce nouveau type de véhicules.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 643.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, j'avais dit, lors de la discussion générale, que ce projet de loi semblait un peu rapide, voire qu'il confinait à l'amateurisme. Le véhicule autonome est un sujet important et intéressant : dans les centres-villes, il peut être utilisé comme navette pour relier un parking relais, comme nous l'avons testé dans ma ville de Dole ; dans les zones rurales, il peut être une solution pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.

Nous aurions pu avoir un débat intéressant dans l'hémicycle. Malheureusement, vous réduisez l'article 12 à quelques lignes, en nous demandant de vous accorder un blanc-seing pour trouver la solution par ordonnance. C'est dommage. Voilà pourquoi notre collègue Ian Boucard a déposé le présent amendement de suppression.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2452.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous proposons, par l'intermédiaire de cet amendement, de supprimer l'article 12, qui habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance. Nous allons avoir affaire, avec les véhicules autonomes, à une extraordinaire révolution dans le transport, et cette révolution, vous interdisez aux représentants du peuple d'en débattre : c'est quand même incroyable !

L'intérêt d'expérimenter des véhicules dont la conduite est partiellement ou totalement déléguée est indéniable. Les députés communistes portent, de même qu'une majorité de Français, un regard à la fois intéressé et circonspect sur ces évolutions. Au-delà de l'évidente prouesse technologique que cela constitue, il s'agit d'un sujet sensible, qui invite à la prudence. Ces véhicules soulèvent notamment des difficultés en matière de sécurité, de confidentialité, voire de respect de l'anonymat. Votre projet mérite donc plusieurs séries de critiques.

D'abord, s'agissant de la méthode, nous regrettons, une fois de plus, le recours aux ordonnances. Cela veut dire que vous déciderez tout seuls. Du reste, la durée de l'habilitation, de vingt-quatre mois, invalide le motif, souvent invoqué, de l'urgence. Nous estimons qu'il revient au Parlement d'étudier plus avant cette question.

Sur le fond, je tiens à insister sur les précautions prises par le Conseil d'État, qui rappelle que toute modification de l'arsenal législatif en matière de véhicule autonome ne pourra intervenir qu'après la révision de la convention de Vienne – cela a déjà été dit. Cette convention, qui définit les règles internationales de circulation routière, établit que le conducteur doit toujours rester maître de son véhicule. Une modification intervenue en 2016 autorise les systèmes de conduite automatisés à condition qu'« ils puissent être contrôlés, voire désactivés par le conducteur ». Néanmoins, tous les freins au développement du véhicule autonome ne sont pas encore levés. La question de la cohabitation avec les voitures classiques reste posée ; la fiabilité de l'électronique, celle des caméras, leur sécurisation face à de potentiels hackers s'améliorent, mais sont sujettes à caution. En tout état de cause, il nous paraîtrait opportun de saisir la représentation nationale d'un texte ad hoc.

Enfin, madame la ministre, permettez-moi de vous signaler que c'est la deuxième fois – la première fois, c'était sur des questions liées à la sécurité de l'armée française – que nous abordons dans cet hémicycle un sujet qui impose le développement de la 5G, alors que nous n'avons eu, à aucun moment, de débat sur celle-ci dans l'hémicycle. Quid des effets de la 5G sur la santé ? Quid de ses effets sur l'environnement ? Vous allez légiférer par ordonnance sur un dispositif qui ne peut pas fonctionner si l'on ne déploie pas la 5G en France.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Ce n'est pas vrai !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Vous pouvez toujours dire que ce n'est pas vrai, encore faudrait-il le démontrer !

Le fait est que la représentation nationale n'a pas débattu du déploiement de la 5G. On sait qu'il existe des dispositifs, sur des véhicules autonomes, qui ont une résonance locale, mais dès lors qu'il s'agit de véhicules autonomes et connectés, cela exige la 5G. Il y a dans mon département de grandes écoles qui travaillent sur la question, et c'est ce qu'on m'a expliqué – mais peut-être les professeurs ont-ils tort ?

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour soutenir l'amendement n° 2737.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Cet amendement tend, lui aussi, à supprimer l'article 12. Les raisons invoquées par les collègues sur divers bancs de cet hémicycle sont tout à fait valables. Surtout, il s'agit d'un domaine en pleine évolution, et d'une nouveauté radicale. La réalité de demain sera certainement très différente de celle d'aujourd'hui. Le marché du véhicule autonome est concentré entre les mains de quelques multi-

nationales géantes, qui se trouvent, dans leur grande majorité, implantées hors de l'Europe. Par conséquent, nous estimons que le législateur français devrait avoir un droit de regard qui dépasse le simple fait de donner au Gouvernement l'autorisation de prendre des ordonnances sur un sujet sensible, qui risque d'être très important dans l'avenir, pour nos villes comme pour nos campagnes, et qui aura des effets concrets sur le quotidien de nos concitoyens dans quelques années.

Bref, sur la question du véhicule autonome, nous demander de vous donner pleine autonomie, c'est plutôt cocasse! (*M. Jean-Marie Sermier applaudit.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je tiens à signaler qu'au cours des auditions que j'ai conduites, de nombreux acteurs se sont montrés favorables à une telle habilitation.

**M. Pierre-Henri Dumont et M. Jean-Marie Sermier.** Ceux qui doivent décider, ce ne sont pas les acteurs, ce sont les députés, qui sont élus!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Il importe, en effet, que le cadre juridique puisse s'adapter rapidement aux évolutions technologiques. Il serait, selon moi, prématuré d'adopter un cadre législatif 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.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Merci, madame la rapporteure, mais nous commençons à savoir ce qu'est une ordonnance...

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'émet donc un avis défavorable sur ces amendements de suppression de l'article 12.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous avez raison de souligner qu'il s'agit non pas d'une question technique, mais d'un choix politique. Nous voulons que notre pays soit à la pointe sur la question du véhicule autonome, ce qui suppose de faire évoluer notre cadre législatif, et de le faire en parfaite coordination avec l'évolution des réglementations internationales et européennes. Aujourd'hui, la France est, tout comme l'Union européenne, partie à la convention de Vienne, qui impose d'avoir un conducteur responsable dans chaque véhicule. De leur côté, la Chine et les États-Unis ne sont pas parties de ce type de conventions, et expérimentent bien plus librement qu'on ne peut le faire en Europe. La France plaide donc pour une modification de la convention de Vienne.

L'objectif est, d'abord, de ne pas prendre de retard sur le plan technologique. Les enjeux industriels sont très importants, et le Gouvernement s'attache à conduire une politique industrielle forte au service de nos territoires. Cela suppose que nous ne soyons pas bridés en matière d'innovation technologique, et que nous puissions rester dans la course, notamment par rapport aux deux grands pays que je mentionnais.

Nous plaidons donc pour la révision des conventions internationales. Toutefois, nous sommes obligés d'attendre : nous ne pouvons anticiper leur révision. Dans le cadre des discussions que nous avons eues concernant l'élargissement du cadre d'expérimentation à l'occasion du projet de loi

PACTE, nous avons vu que nous serions contraints tant que nous n'aurions pas fait évoluer ces conventions. Il faut donc enclencher cette évolution, et que nous nous tenions prêts, dès que la révision de la convention sera acquise, à faire évoluer notre propre cadre législatif national.

Si nous souhaitons être à la pointe dans ce domaine, c'est aussi parce que je suis convaincue que nous avons besoin de nouveaux services de mobilité dans nos territoires – nous l'avons dit et répété ces derniers jours. On ne peut pas accepter que, dans une partie importante du territoire national, nos concitoyens n'aient pas d'alternative à la voiture individuelle.

Personnellement, je crois beaucoup au potentiel des véhicules autonomes, et en particulier à celui des navettes autonomes. Nous avons la chance d'avoir en France deux start-up très bien positionnées dans ce domaine ; d'autres industriels français progressent. Il faut que nous puissions saisir la chance que représentent les véhicules autonomes pour apporter de nouveaux services dans tous les territoires. Tel est le sens des plus de quatre-vingts expérimentations que nous menons. Nous avons lancé récemment un important programme d'expérimentation, dans le cadre duquel nous avons souhaité que les acteurs travaillent ensemble afin d'aller plus loin et de préparer avec précision le cadre d'homologation qui devra être transcrit dans la future ordonnance prise en application de l'habilitation proposée à cet article.

Évidemment, tout cela mériterait d'être largement débattu avec les parties prenantes, constructeurs, opérateurs de transport, autorités organisatrices. Le Parlement devra être associé à ces réflexions et à ces travaux ; par exemple, il est évident que le séminaire sur l'acceptabilité prévu en septembre prochain devra être ouvert aux parlementaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Il faudra donc que nous trouvions la bonne façon d'associer le Parlement aux travaux qui seront menés. Or, vous l'avez noté, le délai pour prendre l'ordonnance a été fixé à deux ans ; cela nous laisse du temps pour définir le cadre d'homologation et s'assurer que la France est en avance – ou, du moins, qu'elle ne prend pas de retard –, pour ce qui est des technologies applicables aux véhicules autonomes. Il faut que nous réfléchissions à la façon d'associer le Parlement à l'élaboration du futur cadre d'homologation de ces véhicules. En tout cas, l'engagement que je prends, c'est que l'on associera largement les parlementaires qui le souhaitent à ces réflexions.

Quant à la 5G, monsieur Lecoq, je vous indique que les quatre-vingts expérimentations que nous avons menées n'ont pas nécessité de recourir à la 5G. Il existe d'autres technologies possibles, à commencer par le wifi. Je pense qu'un certain nombre d'opérateurs qui promeuvent la 5G pourraient être tentés de faire croire que le déploiement des véhicules autonomes est conditionné par celui de la 5G. Personnellement, je n'en suis pas convaincue. Ce sont des choix technologiques que nous devons faire et nous ne devons pas nous les laisser imposer.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, nous vous remercions bien chaleureusement de nous associer!

**M. Jean-Paul Lecoq.** À un séminaire!

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous nous expliquez que vous allez négocier avec les partenaires et les techniciens et qu'au mois de septembre, vous daignerez accorder quelques places à ceux d'entre nous qui voudront bien venir : ce n'est pas sérieux !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce n'est pas ce que j'ai dit !

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est un texte qui aurait pourtant pu mobiliser l'énergie de tous les groupes parlementaires.

Si c'est pour poursuivre les expérimentations, vous n'avez pas besoin de modifier la loi, puisque vous venez de nous expliquer que vous en avez déjà fait quatre-vingts. J'ai l'impression que cet article répond plutôt à une simple volonté d'affichage. Vous dites qu'il faut que notre pays soit à la pointe, pour ajouter aussitôt qu'il nous faut attendre les autres, ceux qui ont signé la convention de Vienne, et qui doivent accepter une modification du texte afin qu'il n'y ait plus d'obligation d'avoir dans un véhicule un conducteur responsable. J'avoue qu'après vous avoir entendue, j'en sais encore moins qu'avant !

Je crains qu'avec cette habilitation, nous ne vous donnions, en réalité, toute liberté pour une négociation commerciale avec un certain nombre de partenaires, en attendant que vous daigniez revenir devant nous – ou plutôt ne pas revenir, puisque vous avez dit que vous nous associerez au séminaire : j'imagine que celui-ci n'aura pas lieu dans l'hémicycle. À la fin, vous viendrez nous présenter un projet de loi de ratification des ordonnances. Résultat : le Parlement vous aura donné un blanc-seing ! Je ne trouve pas cela sérieux. C'est dommageable à la démocratie.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Bothorel.

**M. Éric Bothorel.** Je serai bref. Puisque notre collègue a invité la question de la 5G dans notre discussion, je lui rappelle que nous en avons débattu à travers une proposition de loi. Je ne puis laisser dire qu'il y aurait des problèmes par rapport aux ondes : je ne vais pas vous rappeler, sur ce point, le rapport de l'ANSES – Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. S'agissant de la viande, je vous avais d'ailleurs invité à vous tourner vers le carpaccio... (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Je ne puis que soutenir ces amendements de suppression, madame la ministre, puisque le Gouvernement nous demande ici de signer un chèque en blanc dont il nous dira quel en sera le montant dans trois mois. Ce n'est pas notre rôle de parlementaires, qui est plutôt de travailler tous ensemble. Dans la discussion sur ces quatre amendements, je n'ai d'ailleurs entendu personne s'opposer à la voiture autonome. C'est une fierté d'avoir deux entreprises françaises à la pointe sur ce sujet, c'est vrai, mais l'on ne peut laisser une seule personne en décider : le but des parlementaires est bien d'y travailler.

Nous inviter à un séminaire après nous avoir fait voter un tel article de loi, c'est quand même abuser, si vous me passez l'expression. Je vous remercie de nous avoir expliqué ce qu'est une ordonnance, mais, des ordonnances, comme l'a dit un collègue avant moi, nous commençons à avoir l'habitude.

(*Les amendements identiques n° 552, 643, 2452 et 2737 ne sont pas adoptés.*)

(*L'article 12 est adopté.*)

**Mme Caroline Fiat.** Qui veut bien me faire un chèque ?

## Article 13

**M. le président.** La parole est à Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2693.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Cet amendement d'appel, déposé par notre collègue Vanceunebrock-Mialon, vise à rendre accessibles les données relatives aux accidents de la route dans lesquels la faune est impliquée.

À ce jour, et l'on peut le regretter, il n'existe aucun recensement officiel des accidents de la route en lien avec des animaux. Or c'est bien le recueil de données – et nous en avons besoin aujourd'hui – qui permettra, à terme, de prendre les mesures de prévention nécessaires pour protéger les usagers, mais aussi les animaux aux abords des routes.

L'objectif de cet amendement est, a minima, d'appeler l'attention sur le problème. Le recueil de données est une première étape qui permettra de définir des solutions adaptées à chaque territoire, pour mieux protéger tant la biodiversité que les utilisateurs de véhicule.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Lorsque les données des véhicules connectés relatives à des accidents impliquant la faune existeront, elles seront transmises aux personnes habilitées par l'ordonnance. Cela permettra, par exemple, dans le cas d'accidents impliquant des véhicules autonomes, de déterminer les responsabilités. En ce cas, votre amendement sera satisfait. Il n'y a cependant pas d'obligation de collecte de données supplémentaires.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** L'attention ayant été attirée sur le sujet, je retire l'amendement.

(*L'amendement n° 2693 est retiré.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 3323 et 2582, pouvant être soumis à une discussion commune.

(*L'amendement n° 3323 est retiré.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2582.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dans le cas d'un accident de la route impliquant un véhicule à délégation de conduite, la connaissance de cet état de délégation pendant la période qui précède l'accident est un élément clé pour l'établissement des rôles et des responsabilités respectifs du conducteur et du système de conduite automatisé, et partant pour l'indemnisation intégrale et rapide de l'ensemble des victimes d'un accident de la circulation.

L'amendement proposé autorise le Gouvernement à ouvrir, par voie d'ordonnance, cet accès en limitant le champ aux seules données nécessaires pour caractériser l'activation de la délégation de conduite enregistrées pendant la période précédant l'accident, aux fins exclusives d'indemniser les victimes.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous préparons ici le terrain pour accueillir les véhicules autonomes sur nos routes. Tout à l'heure, nous avons parlé de la convention de Vienne, qui pose un cadre international en matière de responsabilité routière. La France, je présume, ne se bat pas pour abolir cet accord international, et n'entend pas non plus s'en retirer : elle s'organise plutôt pour en défendre une réécriture, afin de l'adapter aux véhicules autonomes.

Dès lors, cette réécriture n'offrira-t-elle pas un cadre pour l'avenir, notamment en matière de responsabilité ? N'est-on pas en train de légiférer à l'échelle nationale alors que l'on attend l'évolution d'un traité international, qui exigera des compromis, y compris sur la question des responsabilités ? N'êtes-vous pas en train d'anticiper ? Ou peut-être avez-vous déjà le texte que vous soutiendrez au niveau international, et entendez-vous le décliner immédiatement dans le droit français ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il convient, selon nous, d'explicitier les responsabilités respectives du conducteur – ou plutôt du passager, dans ce cas de figure – et du système de délégation de conduite, dès lors qu'il sera mis en place : c'est ce champ qui doit faire l'objet d'une réécriture dans le droit international. Aujourd'hui, le « conducteur » est explicitement visé ; avec les systèmes dont nous parlons, il faudra, demain, redéfinir le champ des responsabilités.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Vous anticipez ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je prépare le futur cadre, dans la perspective de l'évolution des réglementations internationales.

*(L'amendement n° 2582 est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2584 et 2422.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2584.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'article 13 prévoit de fixer les conditions d'accès aux données selon les finalités de leur utilisation, en cohérence avec les principes du RGPD, le règlement général sur la protection des données.

Il est souhaitable de renvoyer la question du consentement du conducteur à l'ordonnance qui sera prise après avis de la CNIL – Commission nationale de l'informatique et des libertés.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Hennion, pour soutenir l'amendement n° 2422.

**Mme Christine Hennion.** L'article 13 a, en effet, soulevé des questions au regard de la protection des données personnelles. S'agissant du RGPD et de la loi de 1978, nous avons déjà adopté, en commission, un amendement qui permet à la CNIL d'émettre un avis ; mais il a fallu poursuivre le travail, car, au regard de la directive « vie privée et communications électroniques », dite « *e-privacy* », le non-consentement dans le cas d'investigations sur des accidents de la route paraît poser problème. Le présent amendement permet donc de s'en remettre au discernement de la CNIL, en vue d'une meilleure rédaction des ordonnances sur le sujet.

*(Les amendements identiques n° 2584 et 2422, acceptés par la commission, sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2301 et 3427.

L'amendement n° 2301 de M. Marc Le Fur, qui fait l'objet de trois sous-amendements, est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3427.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il vise à permettre aux AOM et aux gestionnaires d'infrastructures d'avoir accès aux données du dispositif d'aide à la conduite, et à établir une égalité de traitement entre les conducteurs automobiles et les services numériques d'aide au déplacement.

**M. le président.** Les sous-amendements n° 3545, 3547 et 3548 peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme la ministre, pour les soutenir et donner l'avis du Gouvernement sur les deux amendements identiques.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'amendement n° 2301 vise à rendre accessibles aux gestionnaires d'infrastructures routières, à des fins de connaissance du trafic routier, les données produites par les systèmes de navigation utilisés à bord. Il paraît, en effet, pertinent d'offrir l'accès à ces informations aux gestionnaires, de la même façon qu'aux autorités organisatrices de la mobilité.

Cependant, il convient de préciser la terminologie, notamment la notion « à bord ». C'est l'objet de ces trois sous-amendements.

Le sous-amendement n° 3545 améliore la lisibilité de l'amendement en distinguant bien les différents bénéficiaires, autorités organisatrices de la mobilité, d'une part, gestionnaires d'infrastructures routières, de l'autre. Il précise aussi leurs objectifs respectifs à partir des données dont ils bénéficient : mission d'organisation de la mobilité ; connaissance du trafic routier.

Avis favorable à l'amendement n° 2301, sous réserve de l'adoption des trois sous-amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements identiques et les trois sous-amendements ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Favorable également aux amendements identiques, sous réserve de l'adoption des sous-amendements du Gouvernement.

*(Les sous-amendements n° 3545, 3547 et 3548, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*



(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 2301 et 3427, sous-amendés, sont adoptés.)

(L'article 13, amendé, est adopté.)

#### Article 14

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Cet article me permet de vous parler d'une démarche innovante, image de cette France qui innove sur l'ensemble de nos territoires: la démarche « France mobilités », lancée à l'issue des Assises nationales de la mobilité. Je remercie au passage Mme la ministre et l'ensemble de ses services pour leur soutien.

L'objectif est d'accompagner les territoires dans la mise en œuvre d'expérimentations de mobilité innovantes, au plus près des usagers, souvent dans des territoires ruraux. Un an après leur lancement, on recense déjà, et nous pouvons tous en être fiers, plus de 70 territoires concernés et 420 solutions. Ce sont aussi 46 projets concrets de covoiturage, d'auto-partage et de mobilité autonome qui ont été soutenus financièrement et techniquement par l'État à la suite du premier appel à projets.

Il me semblait vraiment important de mettre en avant cette démarche, dont chacun de nous doit se saisir pour que chacun de nos territoires puisse en bénéficier.

**M. le président.** Nous en venons aux amendements.

Je suis saisi de plusieurs amendements de suppression de l'article, n<sup>os</sup> 395, 645, 2284, 2453 et 2670.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 395.

**M. Gilles Lurton.** L'article 14 autorise le recours aux ordonnances. Selon nous, il n'y a pas lieu de travailler de cette façon.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 645.

**M. Jean-Marie Sermier.** Notre collègue Zulesi a beaucoup d'envie, beaucoup d'intérêt pour l'article 14, et je ne doute pas que les initiatives prises à la suite des Assises nationales de la mobilité soient positives; mais cet article se réduit à une autorisation accordée au Gouvernement de recourir à des ordonnances. Or nous ne pouvons accepter que les stratégies dont il est question ne soient pas travaillées dans l'hémicycle, parce qu'il s'agit de nouvelles technologies que nous avons en partage et parce que nous devons demain, au-delà des traditionnelles expérimentations en milieu urbain, trouver des solutions destinées aux zones peu denses. Voilà pourquoi mon collègue Ian Boucard a déposé cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2284 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2453.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Le zèle avec lequel le Gouvernement recourt aux ordonnances traduit, texte après texte, le manque de considération de l'exécutif pour la délibération démocratique. Considérez-vous donc que seul le Gouvernement serait

en mesure de fournir des solutions appropriées? Que la technicité requise justifie la marginalisation de la représentation nationale?

En tout état de cause, la finalité de l'habilitation ici proposée est définie trop largement pour satisfaire les exigences énoncées par le Conseil constitutionnel. Les précisions qui ont été apportées dans un second temps ne nous convainquent pas: le transport routier de personnes en zone peu dense reste un champ d'expérimentation bien vaste. Il nous faudrait davantage de précisions quant aux objectifs réels de la démarche.

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2670.

**Mme Caroline Fiat.** Comme l'ont très bien dit mes collègues, le fait que le Gouvernement veuille toujours tout décider par ordonnance commence à être pénible... C'est à se demander pourquoi nous siégeons! Je veux bien faire confiance et considérer que tout va bien se passer, mais nul ne peut en être certain. C'est pourquoi je parlais de chèque en blanc tout à l'heure: qui, ici, serait prêt à me faire un chèque dont je ne remplirais le montant que dans quelques mois? Personne, même si je sais que vous avez tous confiance en moi!

C'est toujours le même problème: nous ne pouvons pas continuer à légiférer par ordonnance. On nous le dit d'ailleurs très régulièrement en circonscription.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Il me paraît vraiment essentiel de permettre l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité, notamment dans les zones peu denses. Les dispositifs France expérimentation et French Mobility rendent possible l'innovation dans ce domaine. L'objectif est de signaler les projets innovants qui nécessitent des dérogations législatives, afin de cibler les lois à faire évoluer. La démarche est expérimentale: il s'agit de mesurer à petite échelle l'effet de ces dérogations avant de les évaluer et d'envisager leur généralisation.

Je suis donc, évidemment, défavorable à la suppression de l'article 14, d'autant que nous avons adopté en commission, à l'initiative du Gouvernement, une nouvelle rédaction de l'habilitation qui précise le cadre des expérimentations.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends les réticences de votre assemblée à l'égard du recours aux ordonnances: elles sont tout à fait logiques. Je voudrais donc réexpliquer notre approche.

Comme M. Zulesi vient de le rappeler, nous avons entrepris voici dix-huit mois une démarche visant à encourager l'innovation dans les territoires, ce qui me paraît absolument indispensable. Le besoin de mobilité de nombre de nos concitoyens reste sans réponse alors que, j'en suis convaincue, beaucoup d'initiatives peuvent venir des territoires; nous devons les soutenir et les accompagner. Tel est le sens de France mobilités.

Dans ce cadre, nous avons lancé un appel à demandes d'expérimentation, ou du moins proposé que les porteurs de projet nous fassent part de leurs éventuelles difficultés à mener des expérimentations. Quarante-six dossiers ont été déposés. Une trentaine de projets pouvaient être réalisés à droit constant, mais il fallait expliquer l'application de ce

droit : il incombait alors à l'État de jouer un rôle de guichet unique, qui me paraît important, afin d'aider les porteurs de projet à interpréter correctement les réglementations et à mesurer la souplesse dont il est possible de faire preuve. Cette trentaine de dossiers a pu progresser. Huit n'ont pas semblé adaptés ; nous ne les avons donc pas soutenus. Huit autres ont pu être traités grâce à des adaptations réglementaires, dont un décret qui est en préparation. Six, enfin, ont pu trouver une traduction dans le présent projet de loi, concernant notamment le covoiturage.

Nous considérons donc qu'il faut continuer de stimuler l'innovation et les initiatives dans les territoires, surtout s'agissant du transport dans les zones peu denses, un grand défi que nous devons tous nous donner pour objectif de relever. Or l'habilitation nous permettra de poursuivre l'accompagnement des territoires qui innovent et qui auront sans doute des idées en sus de toutes les dispositions déjà incluses dans le projet de loi. Il est absolument essentiel de libérer les initiatives et les bonnes idées dans les territoires afin de relever le défi d'une mobilité plus simple, plus accessible et plus propre.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Les explications qui nous sont données sont claires, mais voici ce que je ne comprends pas. Les ordonnances déboucheront sur un projet de ratification portant sur la manière dont vous allez modifier la loi française pour l'adapter aux expérimentations. Dès lors, soit vous allez attendre que les expérimentations aient été conduites avant de venir devant nous pour les valider, soit vous considérez que l'on a fait le tour des possibilités d'expérimentation et vous rédigez les modifications législatives en conséquence.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Non, nous sollicitons de nouvelles idées !

**M. Jean-Paul Lecoq.** D'accord ; il y aura donc de nouvelles idées, qui vont soulever de nouvelles questions législatives – c'est ce qui justifie votre demande d'habilitation à légiférer par ordonnance. En d'autres termes, nous aurons en quelque sorte une ordonnance sans fin.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Non, un délai est prévu !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Et passé ce délai, que va-t-il arriver ? Vous allez faire courir un nouveau délai. Car l'idée n'est pas de contenir l'expérimentation dans un cadre de quarante-huit mois, au-delà duquel tant pis pour Géo Trouvetou s'il a dépassé la date d'échéance ! Cela veut-il dire que vous allez prolonger régulièrement le recours aux ordonnances ? Car vu les sujets dont il est question, l'expérimentation va être quasi permanente pendant dix à vingt ans. En matière de transport, nous sommes en pleine révolution : les véhicules terrestres vont devenir mi-terrestres mi-aériens, par exemple. Bref, nous n'allons pas en rester là. Dans ce contexte, votre démarche est étonnante.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Nous nous donnons douze mois pour rédiger des adaptations législatives portant notamment sur des expérimentations d'une durée maximale de cinq ans. Par la suite, peut-être aurons-nous l'occasion de nous revoir dans le cadre d'un nouveau projet de loi, si de nouvelles évolutions législatives sont nécessaires. Il me semble en tout cas important de faire preuve de souplesse : les six dispositions dont je parlais et que nous avons introduites dans la loi correspondent à autant de freins que nous

allons lever pour permettre, je le répète, une mobilité plus facile, plus accessible et plus propre dans nos territoires – un objectif que nous pouvons tous partager.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous pourrions le faire ici !

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 395, 645, 2284, 2453 et 2670 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 2205 et 1953, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2205.

**Mme Florence Lasserre-David.** Nous sommes nombreux à avoir tenté un jour, comme élus locaux, de créer des navettes ou des bus de quartier, que ce soit en ville ou en zone rurale. C'est très complexe et l'on se heurte rapidement à des problèmes de coût et de fonctionnement.

Nous proposons donc d'intégrer à la loi un nouvel outil qui permettrait aux autorités organisatrices de répondre aux initiatives solidaires en leur donnant la possibilité de signer des conventions de coopération. Celles-ci seraient conclues entre les associations qui demandent ce service, les autorités organisatrices de la mobilité et des entreprises de transport installées dans les territoires.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1953.

**M. Jean-Marie Sermier.** Puisque la majorité tient à faire des expérimentations, il nous semble important d'en profiter pour faciliter l'instauration d'un transport à la demande, citoyen et solidaire, notamment dans les zones peu denses. Nous en avons déjà parlé : nous avons travaillé sur le sujet en commission.

La proposition s'inspire des *buurt bus*, ces bus de quartier néerlandais : un véhicule y est mis à disposition, avec l'ensemble des prestations nécessaires – d'assurance, par exemple –, pour être conduit par des chauffeurs bénévoles qui font partie du groupe demandant à se déplacer. Une formation est prévue ; tout le monde n'est pas agréé. Le dispositif, qui fonctionne bien, pourrait donner satisfaction en zone peu dense.

Nous souhaiterions une réponse précise à cette proposition, madame la ministre. Elle pourrait ne pas faire l'objet d'un amendement : il s'agit d'un amendement d'appel, destiné à recueillir votre avis sur l'opportunité du recours à bref délai à une telle expérimentation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** J'approuve les objectifs : les expérimentations proposées sont vraiment intéressantes. Si elles nous sont suggérées dans le cadre d'appels à projets, des dérogations législatives permettant de les mettre en œuvre pourront être envisagées. De ce point de vue, l'article 14 correspond à la demande des auteurs des amendements.

Dès lors que ces derniers seront donc certainement satisfaits, au moins en partie, j'en demande le retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'agissant de ces amendements d'appel, je confirme – nous l'avons vérifié – que le cadre de l'habilitation ici proposé permettra bien d'adapter la législation si des autorités organisatrices, des collectivités, souhaitent mener ce type d'expérimentation.

Les amendements étant donc satisfaits, j'en suggère le retrait.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, j'apprécie cet engagement très clair. Je ne doute pas que des collectivités, notamment jurassiennes, d'ailleurs, vous adresseront très rapidement des propositions. Je retire donc mon amendement d'appel.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2205 et 1953 sont retirés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2333 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Le principe de l'amendement est important : il faut, en effet, que les collectivités territoriales et les acteurs économiques soient associés à l'évaluation des projets. Toutefois, la rédaction en est ambiguë ; on a l'impression que ce n'est pas au travail d'évaluation qu'ils sont associés, mais à l'élaboration de l'ordonnance, alors que cette dernière a précisément pour objet de réagir aux projets lancés par les acteurs.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2333, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)*

*(L'article 14 est adopté.)*

#### Après l'article 14

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2273 de M. Marc Le Fur est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Comme indiqué précédemment, les expérimentations proposées sont intéressantes mais elles pourront entrer dans le champ de l'ordonnance prise en application de l'article 14. Aussi, puisqu'il est satisfait, je propose le retrait de l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Henri Dumont.

**M. Pierre-Henri Dumont.** N'étant pas le premier signataire de l'amendement, je n'ai pas l'autorité pour le retirer. Advienne que pourra, donc...

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2273 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 876.

**M. Gilles Lurton.** Le présent amendement, de Pierre Cordier, concerne l'expérimentation destinée à favoriser les achats publics innovants sans publicité ni mise en concurren-

ce, en application du décret du 24 décembre 2018. Nous souhaitons supprimer le seuil fixé à 100 000 euros au profit d'une sélection préalable des projets éligibles par les procédures propres aux appels à projets du ministère des transports ou d'autres organismes habilités comme l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Les projets expérimentaux sélectionnés pourront entrer dans le champ de l'ordonnance prise en application de l'article 14 – sous réserve de respecter les conditions dudit article. De plus, l'expérimentation que vous mentionnez est de niveau réglementaire ; aussi, ne nécessitant pas de dérogation législative, n'y a-t-il pas lieu de l'inscrire dans la loi. Par ailleurs, cette expérimentation est toujours en cours, en application du décret de décembre 2018 que vous venez de rappeler. Il convient donc de terminer l'expérimentation avant de la généraliser. Je vous suggère de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 876, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)*

#### Article 14 bis

**M. le président.** L'amendement de suppression n<sup>o</sup> 1768, de Mme Véronique Louwagie, est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** L'article 14 bis ne permet pas de dérogations à la loi telles que l'évoque l'exposé sommaire de votre amendement. Il vise simplement à encourager le développement de solutions de mobilité favorisant l'intermodalité, qui est l'un des objectifs de notre politique de transport. Aussi, vos craintes n'étant pas fondées, je suis défavorable à la suppression de l'article 14 bis introduit par le Sénat.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1768, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1312 rectifié de Mme Béragère Couillard est rédactionnel.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1312 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 1005 et 1769.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1005.

**M. Vincent Descoeur.** Nous vous proposons de préciser les conditions d'expérimentation de nouveaux services et de nouvelles solutions en s'assurant qu'elles ne créent pas une concurrence déloyale avec les professionnels du transport public de personnes.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1769 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Les contrats de délégation des services des autorités organisatrices étant sans lien avec le transport public particulier de personnes, il n'y a pas lieu d'adopter la modification proposée. Avis défavorable.

*(Les amendements identiques n° 1005 et 1769, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

*(L'article 14 bis, amendé, est adopté.)*

#### **Suspension et reprise de la séance**

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante, est reprise à dix-huit heures.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

#### **Article 15**

**M. le président.** La parole est à M. Jean François Mbaye.

**M. Jean François Mbaye.** L'évolution de nos modes de vie et l'apparition d'impératifs comme la protection de notre environnement doivent nous inciter, et même nous obliger, non à nier les avantages de l'usage de la voiture, mais à relativiser la manière de concevoir nos rapports aux véhicules.

L'article 15 pose un cadre favorable à un développement massif du covoiturage, qui s'inscrit dans cette démarche. En tant qu'élu d'un territoire fortement urbanisé, je considère comme un bienfait la fluidification de la circulation que permet le covoiturage. Je soutiendrai pleinement et sans réserve les amendements qui vont dans ce sens, comme celui de mon collègue Pacôme Rupin, ainsi que toute mesure de nature à favoriser le recours au covoiturage.

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 1185, 2455 et 2671, visant à supprimer l'article 15.

La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1185.

**Mme Emmanuelle Ménard.** L'article 15 prévoit de réserver une voie de circulation aux véhicules à très faibles émissions ou utilisés dans le cadre du covoiturage, pour leur permettre de circuler plus facilement que les autres.

À mon sens, cela constitue une rupture d'égalité entre automobilistes en ce qu'est ainsi introduit un privilège de circulation. Or il ne saurait être question de privilégier ceux qui ont les moyens d'acquérir un véhicule peu polluant au détriment de tous ceux qui ont le même besoin impérieux de circuler pour aller travailler et qui ne peuvent le faire qu'avec leur véhicule actuel.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2455.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il n'appartient pas à l'autorité organisatrice de la mobilité de subventionner le covoiturage. C'est bien aux employeurs de le faire, au titre de leur participation aux frais de transport. Nous n'avons aucun grief à l'encontre du partage de véhicules. Ce mode de déplacement, qui

rencontre un succès certain, présente à bien des égards des effets positifs en matière d'économies d'énergie, de partage et de convivialité.

Force est cependant de reconnaître que si le covoiturage bénéficie aux salariés, il présente également des avantages pour les employeurs. Les partenariats noués entre les entreprises positionnées sur le secteur du covoiturage et les employeurs permettent à ces derniers de mieux recruter, de mieux fidéliser leurs salariés, de réduire le nombre de places de parking...

Ces partenariats n'ont pas vocation à être financés par les autorités organisatrices de la mobilité. Le covoiturage ne doit pas devenir une offre de transport public au même titre que les bus ou les métros, et pénaliser l'investissement en faveur des transports collectifs urbains, plus à même de répondre aux problèmes qui nous sont posés, notamment aux enjeux climatiques. Nous plaignons pour que, de manière plus simple et cohérente, la participation obligatoire de l'employeur aux frais de transport soit étendue au covoiturage.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Et comment ferez-vous pour les étudiants, par exemple ?

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 2671.

**Mme Caroline Fiat.** Nous demandons la suppression de cet article, car, premièrement, il n'appartient pas à l'autorité organisatrice de la mobilité de subventionner le covoiturage ; c'est bien aux employeurs de le faire, au titre de la participation aux frais de transport.

Deuxièmement, l'article autoriserait les collectivités à réserver des emplacements et des voies de circulation à de nouvelles catégories de véhicules comprenant les véhicules de transport public particuliers et les véhicules à faibles émissions. Or ces voies sont déjà saturées, alors que n'y circulent que les bus, les taxis et les vélos. La jurisprudence européenne réserve, par ailleurs, ces voies aux seuls transporteurs publics pratiquant un tarif réglementé. Quel serait le sens de les encombrer encore plus ?

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il est défavorable. Je suis extrêmement surprise de ces critiques envers une solution qui consiste à verser une allocation pour covoiturage. Le covoiturage est un moyen efficace pour lutter contre l'auto-solisme en même temps que la congestion et les émissions de gaz à effet de serre.

**Mme Caroline Fiat.** Nous sommes pour le covoiturage !

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** C'est bien là l'objectif des allocations que peuvent verser les AOM aux passagers effectuant un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs proposant un trajet.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Les employeurs devraient payer !

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Nous sommes dans une nouvelle ère. Vous faites l'apologie des transports en commun. Nous sommes tous d'accord pour les favoriser, mais il n'y en a pas partout. Le covoiturage constitue donc une réponse, en particulier pour les territoires les plus enclavés.

Qui plus est, ces aides par les collectivités que nous proposons permettraient d'accompagner les personnes qui recherchent un emploi et qui n'ont pas de solution de transport pour se rendre à un entretien d'embauche ou, si elles sont embauchées, sur le lieu de travail. Et vous voulez empêcher cela ?

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis extrêmement surprise également. Dans de nombreux territoires, aujourd'hui, nos concitoyens n'ont pas accès à un autre mode de transport que la voiture individuelle. Le covoiturage est donc vraiment une solution très importante pour le climat, pour le pouvoir d'achat et pour la lutte contre la congestion.

Peut-être avez-vous entendu la maire de Marsas – j'en profite pour saluer Mme Véronique Hammerer – expliquer que l'on met autant de temps à rejoindre Bordeaux en voiture depuis sa commune, située à une quarantaine de kilomètres, que pour aller de Bordeaux à Paris. C'est insupportable pour nos concitoyens !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Vous parlez d'un Bordeaux-Paris en TGV !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Oui, en TGV. Évidemment, il faut investir pour développer les transports ferroviaires – sur ce sujet, je vous renvoie à un excellent colloque sur les RER métropolitains qui s'est tenu récemment à Bordeaux. Du reste, un rapport a été demandé lors des travaux de la commission, et une disposition en ce sens a été introduite dans le projet de loi. Toutefois, en attendant, on ne va pas rester à rien faire, en disant à nos concitoyens : « Nous devons faire des travaux, repassez dans quelques années ! » Dans l'immédiat, pour les situations évoquées, il est très important de développer rapidement le covoiturage, d'autant que c'est une solution facile à mettre en œuvre. Et deux personnes par voiture, c'est deux fois moins de voitures.

Ce ne sont pas là des sujets techniques, comme on peut le dire parfois ; ce sont bien des sujets politiques qui concernent la vie de tous nos concitoyens. Proposer des solutions de mobilité plus faciles, plus accessibles et plus propres, c'est répondre à des enjeux majeurs.

Je partage l'avis que les employeurs ont leur rôle à jouer – nous en débattons à l'article 26 –, mais à l'article 15, nous traitons de solutions de covoiturage pour tous : les étudiants, les gens qui veulent aller faire des courses... Je pense qu'il faut développer largement les solutions de covoiturage, aussi je vous demande de retirer les amendements de suppression, sinon j'y serai défavorable. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Monsieur Lecoq, je suis, moi aussi, assez étonné que vous demandiez la suppression de l'article 15. Il vise non pas seulement les salariés – j'aurais compris votre démarche si tel était le cas –, mais l'ensemble de nos concitoyens. Laissons le covoiturage se développer !

Madame Ménard, il faut arrêter de répandre la légende selon laquelle les véhicules propres sont chers. Vous diffusez une information qui n'est plus vraie, je suis désolé. Dans les

concessions automobiles, vous trouvez aujourd'hui des véhicules d'occasion propres à partir de 5 000 euros. Si vous faites jouer la prime à la conversion, vous vous équipez pour 2 500 euros – même pas le prix d'une Clio 3 d'occasion ! Arrêtons avec cette légende urbaine qui ne contribue qu'à agiter inutilement des chiffons rouges. Cela devient ridicule. C'est comme si vous vouliez stopper toutes les évolutions que nous sommes en train de mettre en place afin que des véhicules propres circulent enfin sur nos routes et que tout le monde puisse accéder à ces voitures. Les légendes urbaines, ça suffit maintenant ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Le covoiturage est également utile en en région Île-de-France dans des zones très peu denses. La région Île-de-France, avec IDF Mobilités, a mis en place du covoiturage, précisément parce que, dans certaines zones du territoire, ni les transports en commun ni le transport à la demande ne permettent de répondre aux attentes de mobilité de nos concitoyens. Dans ces zones très diffuses, le covoiturage permet à chacun de partager sa voiture, de faire des économies, de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Même en Île-de-France, donc, le covoiturage est essentiel.

Je suis, moi aussi, surprise des demandes de suppression de l'article 15. On a bien vu que le mouvement des gilets jaunes a prospéré pendant plusieurs mois sur la problématique du coût du gazole et des carburants. Si nous pouvons permettre à certains de nos concitoyens de partager leur voiture, il me semble essentiel de le faire.

Cela servira aussi, surtout, à responsabiliser les Français quant à l'utilisation de la voiture, et les conduira peut-être, à terme, à ne plus en posséder une individuellement, mais à la partager. La voiture deviendrait un objet de partage plutôt que l'outil de l'autosolisme. Je suis tout à fait favorable au covoiturage, y compris en Île-de-France.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Bravo et merci, madame Lacroute !

**M. le président.** La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Monsieur le rapporteur, vous me dites que les véhicules propres ne coûtent pas cher aujourd'hui et que l'on trouve des modèles d'occasion très bon marché. Mais il y a des Français qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule du tout ! Je vous parle de rupture d'égalité entre les Français.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ils peuvent faire du covoiturage !

**Mme Emmanuelle Ménard.** En vous écoutant, j'ai eu l'impression d'entendre le ministre François de Rugy répondant aux gilets jaunes qui se plaignaient de ne plus avoir les moyens de mettre de l'essence dans leur voiture : « Vous n'avez qu'à changer de voiture ! » C'est un dialogue de sourds !

Nous devons prêter attention aux Français qui n'ont pas les moyens de changer leur véhicule diesel polluant. Cela évoluera peut-être dans les années à venir, mais il y en a encore pour lesquels c'est impossible.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Latombe.

**M. Philippe Latombe.** Je suis, moi aussi, très surpris par ces amendements de suppression. Dans les territoires ruraux, dont je suis un élu, comme en Île-de-France où l'on vient de nous expliquer que c'est également vrai, nous avons besoin de ces dispositions. Elles ne concernent pas seulement les salariés, mais tout le monde.

Avec les collectivités, nous avons tenté de nombreuses expérimentations pour essayer de favoriser la mobilité, notamment celle des demandeurs d'emploi. L'article 15 va dans ce sens, et le supprimer serait vraiment contre-productif. Les collectivités territoriales nous demandent de les aider dans ce domaine. Nous devons développer le covoiturage, qui constitue une solution flexible. Dans les territoires, en particulier ruraux, nous avons besoin de cette flexibilité, de ces parcours flexibles.

Supprimer l'article reviendrait vraiment à mettre par terre, sans raison valable, l'ensemble du dispositif que les collectivités locales mettent en place. Nous avons besoin de l'article 15, et nous voterons évidemment contre les amendements de suppression.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Vous faites vous-même l'analyse de la situation en distinguant le milieu rural qui peut avoir des attentes et une palette d'outils spécifiques, du milieu urbain – même si Mme Lacroute a rappelé que le covoiturage pouvait aussi être utile en Île-de-France.

Nous essayons de vous convaincre, depuis de début de l'examen de ce texte, que les autorités organisatrices de la mobilité avaient besoin de moyens supplémentaires pour déployer des outils supplémentaires.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est vrai !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous avons eu beaucoup de mal à vous en convaincre ; d'ailleurs, vous ne les avez pas accordés, ces moyens supplémentaires.

**M. Jean-Marie Sermier.** La TICPE !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Néanmoins, vous proposez tout de même des outils supplémentaires. Mais comment seront-ils financés ? Ce ne pourra être qu'au détriment d'autres choix de transport peut-être plus vertueux que le covoiturage carboné, qu'il faudra bien finir par remplacer.

Si vous aviez libéré les recettes des autorités organisatrices de la mobilité, j'aurais bien retiré l'amendement. Mais vous ne l'avez pas fait, et je ne peux pas accepter ces dépenses supplémentaires.

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Pour la bonne clarté des débats : non, le groupe La France insoumise n'est pas opposé au covoiturage.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ah, tout de même !

**Mme Caroline Fiat.** Notre amendement est très clair. D'abord, nous demandons que le soutien au covoiturage soit financé par les entreprises via le versement transport. J'ai bien entendu Mme la ministre répondre que ce point serait examiné à l'article 26. Notre vision donne la priorité à un financement public suffisant de solutions telles que les transports en commun. Or cet article privilégie le covoiturage – et c'est tant mieux – mais, en même temps, on est en train

de fermer toutes les petites lignes ferrées ! Comment peut-on expliquer aux gens que c'est la raison pour laquelle il faut covoiturer ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ça n'a rien à voir !

**Mme Caroline Fiat.** Le covoiturage, c'est bien, il peut prendre une certaine importance, mais arrêtons de fermer nos petites lignes qui permettraient de mettre une centaine de personnes dans le même train au lieu de deux dans la même voiture.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Et là où il n'y a pas de petite ligne ? C'est hallucinant d'entendre ça !

**Mme Caroline Fiat.** Le covoiturage n'est pas la panacée. Nous voulons des transports écologiques et populaires, à commencer par le train.

Sur le deuxième point de mon amendement, ensuite, qui concerne la possibilité laissée aux collectivités de réserver des emplacements et des voies de circulation à de nouvelles catégories de véhicules, je n'ai pas eu de réponse. Les voies protégées sont déjà pleines de véhicules, et vous allez en rajouter. Cela n'apportera rien de mieux : rapidement encombrées par un nombre impressionnant de véhicules, elles ne permettront plus de rouler plus vite.

Arrêtez de dire que nous sommes contre le covoiturage ! Lorsque c'est la seule solution, nous sommes évidemment pour pouvoir mettre quatre ou cinq personnes dans la même voiture. Mais arrêtez de dire que nous sommes contre le covoiturage alors que vous fermez toutes nos petites lignes de trains !

**M. le président.** La parole est à M. Jean François Mbaye.

**M. Jean François Mbaye.** J'entends vos arguments, chers collègues, mais si vous n'êtes pas contre le covoiturage, pourquoi demander la suppression d'un article qui pose un cadre normatif véritablement novateur en faveur du covoiturage ? En sortie de crise et du grand débat, au cours desquels ces questions sont largement revenues, l'occasion nous est ici donnée de retisser le lien social et de panser les plaies d'une solidarité nationale à laquelle vous êtes très attachés. Je ne comprends donc pas votre position.

Ensuite, s'agissant de la prise en charge, Mme la ministre et Mme la rapporteure ont très bien expliqué que cette question sera débattue à l'article 26. De grâce, ne vous contredisez pas : n'étant pas hostiles au covoiturage, acceptez de participer avec nous à la mise en place du cadre normatif prévu à cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Il y a, dans ce texte, de bons signaux pour la ruralité, avec la suppression des trous dans la raquette : un, les territoires ruraux vont être couverts par de vraies politiques de mobilité avec la région ; deux, il y a des dispositifs financiers – les collectivités ne récupéreront pas toutes les recettes du versement transport, mais il y a encore des marges de manœuvre ; trois, le covoiturage et l'électrique, qui va vraiment se développer, figurent parmi les mobilités de demain. On ne peut pas s'opposer à cet article qui vise à donner la compétence covoiturage aux autorités organisatrices de mobilité. Elles vont pouvoir, dans le respect des compétences des collectivités, à tel endroit, tirer une ligne de transport régulière parce qu'il y a une demande pour cela et, à tel autre endroit, soutenir une politique de covoiturage ou d'autres types de mobilités parce que les demandes sont

diffuses. C'est bien ce que prévoit cet article, que je trouve très bon. Je ne comprends pas que certains se mettent en tête de taper sur tout en permanence, notamment sur le covoiturage.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je souhaite apporter quelques précisions aux intervenants. Monsieur Lecoq, vous parlez des salariés, mais les demandeurs d'emploi sont, eux aussi, en demande de solutions de mobilité. Un quart d'entre eux assure avoir dû refuser une offre d'emploi pour des questions de mobilité. Cet article propose une solution et, demain, une autorité organisatrice pourra cibler ce public et subventionner une partie du covoiturage de ces personnes pour qu'elles puissent retrouver un emploi. C'est vraiment une avancée sociale importante. Vous évoquez la nécessaire assurance d'avoir un budget pour le covoiturage mais, monsieur Pancher l'a rappelé, ce sera le cas. Je ne comprends vraiment pas votre position.

Madame Ménard, le soutien financier pour l'acquisition de véhicules propres peut atteindre 5 000 euros. Ainsi, une Zoé d'occasion coûte aujourd'hui 7 500 euros; après déduction de l'aide à la conversion de 5 000 euros, elle revient à seulement 2 500 euros. Je suis tout à fait d'accord que certaines personnes ne peuvent encore pas mettre cette somme, mais ces aides n'en demeurent pas moins extrêmement importantes. Mme la ministre a rappelé hier que 60 % des personnes qui en bénéficient ne sont pas imposables. Cette formule fonctionne. On est en train de convertir aux véhicules propres des personnes qui n'en ont pas sinon forcément les moyens.

La mise en place de voies dédiées aux véhicules à très faibles émissions a permis, notamment en Norvège, de développer considérablement l'usage de ces véhicules. Après quoi, ce pays a pu revenir en arrière. En France, il est très clair que la possibilité sera laissée aux autorités locales, notamment aux maires, de décider ou non de la création de voies dédiées. Le dispositif ne va pas s'appliquer au niveau national de façon uniforme, comme si l'État décidait pour les territoires. Je ne comprends donc pas pourquoi vous insistez autant sur ce point.

Et puis, comme vous l'avez dit de l'accessibilité, ce serait une solution pour les territoires ruraux mais pas forcément pour les territoires urbains. Éluë de la circonscription de Bordeaux Métropole, je vous assure que, pour rejoindre Pessac depuis Floirac, j'aimerais avoir des solutions de covoiturage beaucoup plus développées. Cela m'éviterait de passer deux heures dans les transports en commun, qui font, bien sûr, le détour par Bordeaux, et qui ne vous laissent pas toujours à la porte de l'endroit où vous vous rendez. Alors qu'avec une solution de covoiturage...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Surtout l'été dans les embouteillages !

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Précisément, le covoiturage permet de lutter contre les embouteillages. Je ne comprends pas votre obstination, monsieur Lecoq. Aujourd'hui, on compte en moyenne 1,1 personne par véhicule aux heures de pointe; si on arrive à passer ne serait-ce qu'à 2, imaginez le nombre de véhicules en moins ! Le calcul est simple : c'est une division par deux. Je trouve vraiment que c'est une décision de bon sens, et je ne comprends toujours pas pourquoi, monsieur Lecoq, madame Fiat, vous êtes défavorables à cet article. *(Mme Véronique Hammerer applaudit.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je voudrais redire à Mme la députée Fiat mon attachement aux petites lignes. Mais les petites lignes ne vont pas partout. Je suis convaincue que si elles ont des problèmes de fréquentation, c'est aussi parce qu'il y a des difficultés de rabattement des usagers potentiels. Le covoiturage leur donnera, à cet égard, un nouvel avenir.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** C'est évident !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Lecoq, le budget d'Île-de-France Mobilités s'élève à 8 milliards, quand nous parlons de quelques millions pour soutenir le covoiturage. C'est aussi un des avantages de ces nouvelles solutions de mobilité que de pouvoir être mises en œuvre rapidement et à faible coût. Je pense donc qu'on doit vraiment se donner le cadre qui permette de développer au plus vite ces nouvelles solutions.

Il faut effectivement arrêter avec les légendes urbaines sur le coût des véhicules électriques. On en trouve sur différents sites à 6 500 euros, le plus souvent à moins de 7 000 euros, sachant que la prime à la conversion peut atteindre 5 000 euros. Chaque semaine, 10 000 ménages ouvrent un dossier pour bénéficier de cette prime à la conversion,...

**M. Bertrand Pancher.** C'est pas mal !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...et ils seront certainement 400 000 au titre de l'année 2019, après les 300 000 en 2018. Près de 80 % de ces ménages sont non imposables. Certes, il demeure un reste à charge et il faut s'en occuper. C'est le sens de la mission que le Gouvernement a confiée au président de l'ADIE – l'Association pour le droit à l'initiative économique. Il s'agit de voir comment, avec des dispositifs de microcrédits, s'assurer d'avoir des réponses pour tous les Français. Et puis, avec un véhicule électrique, le coût de l'énergie revient à 2 euros pour 100 kilomètres quand il atteint 8 euros à 10 euros avec un véhicule thermique. Il y a donc aussi un gain de pouvoir d'achat qu'il ne faut pas sous-estimer dans l'utilisation de véhicules propres.

Je pense donc vraiment qu'on doit tous se mobiliser pour soutenir le covoiturage. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Philippe Latombe applaudit également.)*

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et M. Bruno Millienne, rapporteur.** Excellente démonstration !

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Je n'ai toujours pas de réponse sur les voies réservées. Il ne suffit pas de dire que les groupes GDR et de La France insoumise sont contre le covoiturage. Encore faut-il ne pas oublier que l'article ne traite pas seulement de cela, mais aussi des voies réservées. Si je n'ai pas de réponse, cela veut dire que vous aimez nous caricaturer. Fort bien, mais c'est faux.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** On vous a répondu !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Les communistes ne sont pas contre le covoiturage. Ils font même partie des gens qui l'utilisent beaucoup pour eux et pour leurs enfants. Ils n'ont donc pas de gêne à traiter du sujet.

Seulement, au regard des ressources des uns et des autres, je doute qu'il faille financer, par diverses aides, des personnes qui n'ont pas forcément besoin d'une augmentation de leur pouvoir d'achat. Et il s'agit d'un financement, non pas au titre de la solidarité nationale, comme le disait Jean-François Mbaye, mais sur les deniers publics locaux, puisque c'est une part de l'impôt du territoire, pas de l'impôt national, qui revient à l'autorité organisatrice. Cela veut dire qu'on rend à la population du pouvoir d'achat sur le dos des entreprises auxquelles on a pris au titre du versement transport pour organiser des structures de transport collectif.

Vous ouvrez un droit nouveau, mais ceux qui ont été élus locaux savent bien que cela va faire monter très vite la pression sur les autorités organisatrices de mobilité, qui n'auront pas d'autre choix que de servir tous ceux qui viendront s'inscrire dans le covoiturage. Ceux-là savent aussi qu'il y a des pratiques de tarification sociale et qu'à un moment donné, l'argent public doit être utilisé pour ceux qui en ont besoin, pas pour indemniser ceux qui ont une grosse voiture d'un certain prix qu'ils partagent ! Je ne peux pas accepter une telle logique.

Si vous réglez en favorisant le covoiturage uniquement pour les gens qui en ont le plus besoin – ceux dont les gilets jaunes défendent l'augmentation du pouvoir d'achat –, ou pour les zones rurales parce qu'il n'y a pas d'autre réponse possible – avec le bémol de la tarification sociale –, je peux comprendre. Mais je ne peux pas comprendre une politique de soutien au covoiturage qui redonne une partie de l'impôt public à des gens qui n'en ont pas besoin. Il m'est impossible d'admettre la rédaction de cet article.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Mme Fiat a souhaité des précisions concernant les voies réservées et le risque de leur saturation par des véhicules à très faibles émissions. Aujourd'hui, le parc automobile n'est constitué qu'à 0,4 % de véhicules à très faibles émissions – la marge de progression est certaine !

**Mme Caroline Fiat.** Leur nombre va augmenter avec la prime !

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Tant mieux ! Quand les collectivités estimeront que ce trafic devient trop important, elles pourront arrêter le dispositif. Le texte leur en laisse la liberté. Je vous vois dubitatif, monsieur Lecoq, mais la Norvège a stoppé le dispositif quand un véhicule vendu sur deux était électrique. Laissons cette possibilité d'évolution.

On sait que les consommateurs sont réticents à acheter ces véhicules à très faibles émissions. Qu'ils puissent se déplacer plus rapidement sur ces voies réservées pourrait leur donner l'envie d'en acquérir un. Laissons donc une chance à ces véhicules si importants pour le climat !

Vous souhaitez que l'émission des gaz à effet de serre diminue. Donnons-nous-en la possibilité et cessons, sur cette question, de nous montrer entêtés !

Je vous incite par conséquent à retirer vos amendements.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1185, 2455 et 2671 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1314 de Mme Béangère Couillard, rapporteure, est de précision.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1314, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1315 de Mme Béangère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1315, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2612 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il vise à préciser l'article 15 sur les dispositifs d'incitation par les autorités organisatrices de la mobilité, dont Île-de-France Mobilités, en faveur du covoiturage quotidien.

Le projet de loi d'orientation des mobilités donne une place importante au covoiturage, car je suis convaincue qu'il faut diminuer la congestion, améliorer la qualité de l'air en zone urbaine, lutter contre l'assignation à résidence dans les zones rurales et interurbaines, et réduire le coût des déplacements.

M. Jean-Paul Lecoq n'est plus là. Toutefois, je vais lui répondre, car peut-être m'entend-il d'où il est...

**M. Vincent Descoeur.** Il n'est tout de même pas mort ! *(Rires.)*

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je trouve assez injuste de contester que les ressources publiques puissent encourager le covoiturage. Aujourd'hui, soit vous disposez des transports en commun, en sorte que vous bénéficiez de ressources publiques, soit vous n'avez pas cette chance et, dans ce cas, vous ne recevez aucune aide. L'article 15 a justement pour but de corriger cette injustice.

L'amendement complète l'article initial par deux dispositions. La première permet aux autorités organisatrices de la mobilité de verser une allocation au conducteur qui a proposé un trajet sans trouver de passager. Le manque de conducteurs étant, comme on le sait, un frein au développement du covoiturage, il est important d'inciter les conducteurs à s'inscrire sur les plateformes et à proposer des offres de covoiturage.

La seconde disposition autorise les autorités organisatrices à verser, pour de courts trajets et pour deux trajets par jour seulement, une allocation forfaitaire qui pourrait être, par exemple, de 2 euros. Ces faibles montants écartent les risques de dérive, et la limite de deux trajets par jours correspond aux déplacements domicile-travail.

Le registre de preuves de covoiturage que l'État met en place permettra aux autorités organisatrices de la mobilité de gérer simplement ces aides, donc d'assurer le respect de ces dispositions, et de faciliter le travail des plateformes.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?



**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Il est évidemment favorable. Ce dispositif a déjà été mis en œuvre par Île-de-France Mobilités malgré l'absence de cadre légal. Mme Pécresse sera donc rassurée par l'adoption de cet amendement !

L'amendement permettra de développer la pratique du covoiturage, notamment pour rejoindre les gares. L'objectif poursuivi n'est pas, en effet, de réduire la pratique des transports en commun, mais de rendre possible leur utilisation. Soutenir le développement du covoiturage est donc capital.

**M. le président.** J'appelle votre attention sur le fait que, s'il est adopté, cet amendement fera tomber les amendements n<sup>os</sup> 1165, 1166 et 1167 de M. Joachim Son-Forget.

Monsieur le député, vous avez la parole.

**M. Joachim Son-Forget.** Je souhaite évidemment que le covoiturage soit encouragé. Si les amendements n<sup>os</sup> 1165 et 1166 visent à supprimer le versement de l'allocation aux utilisateurs passagers du covoiturage, c'est parce que je n'en vois pas la raison, le covoiturage passager me semblant relever du choix, personnel, de ne pas utiliser les moyens de transport en commun disponibles dans l'agglomération.

Je suis, en revanche, favorable à une gratification du conducteur proposant le covoiturage dans la mesure où il utilise son véhicule personnel, engage des frais de fonctionnement et propose un moyen de transport plus confortable.

Peut-être pourriez-vous préciser, dans le cas où vous maintiendriez le versement d'une indemnité au passager utilisant le covoiturage, dans quel esprit a été proposé ce dispositif.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je souhaite remercier le Gouvernement et Mme la rapporteure pour cette décision.

Île-de-France Mobilités avait pris les devants sur ce sujet, car, comme je l'ai expliqué, il existe aussi en Île-de-France des territoires diffus. Ainsi, je suis députée d'un territoire situé à 75 kilomètres de Paris où ne sont disponibles ni transport en commun, ni transport à la demande. Le covoiturage, en revanche, permet de répondre parfaitement à ces enjeux de mobilité partagée.

Si l'incitation fiscale est si importante, c'est parce que, sans elle, ce type de covoiturage ne fonctionne pas. Peut-être ne sera-t-elle plus nécessaire à terme, mais elle est aujourd'hui indispensable.

Cette forme de covoiturage pourra aussi jouer un rôle précurseur en permettant, dans certains cas, d'identifier les possibilités de mise en place du transport à la demande, qui a été testé sur certains territoires mais qui, malheureusement, a dû cesser faute de passagers en nombre suffisant. Elle pourrait donc constituer un préalable à la mise en place de transports à la demande.

**M. le président.** La parole est à M. Jimmy Pahun.

**M. Jimmy Pahun.** Je souhaite également soutenir cette proposition. Quoi de plus simple et de plus naturel que de faire de l'auto-stop ? Lever le doigt pour se faire prendre comme passager est la mobilité réduite à sa plus simple expression, et la plus efficace.

(L'amendement n<sup>o</sup> 2612 rectifié est adopté et les amendements n<sup>os</sup> 1165, 1166 et 1167 tombent.)

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1673.

**Mme Laurianne Rossi.** Il vise à rappeler dans la loi que les auto-écoles peuvent favoriser le recours à leurs véhicules comme solutions de covoiturage lors des trajets de formation pratique à la conduite.

Par analogie avec ce que prévoit le code des transports pour les entreprises de plus de 250 salariés en matière de covoiturage, cet amendement tend à inciter les auto-écoles à participer à cette offre de mobilité complémentaire, particulièrement dans les territoires peu denses pour lesquels nous cherchons des solutions d'optimisation peu coûteuses permettant à nos concitoyens d'accéder à une offre de mobilité.

Certaines auto-écoles ont d'ores et déjà adopté cette démarche, notamment à Lyon où une auto-école propose cette forme de covoiturage. Le dispositif de l'amendement est donc possible techniquement, et il ne pose pas non plus de difficultés d'ordre juridique.

L'amendement est vertueux du point de vue environnemental, car il permet d'optimiser les trajets – 1,2 million de kilomètres sont parcourus chaque année par les véhicules écoles – et, ainsi, de réduire l'empreinte carbone de ce mode de déplacement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je comprends l'idée qui sous-tend l'amendement. Toutefois, l'instauration du dispositif proposé pose des difficultés et, plus encore, soulève des interrogations. Quel serait le régime de responsabilité applicable ? Et comment un tel dispositif pourrait-il, concrètement, être mis en place ?

En outre, je ne trouve pas pertinent que la formation de l'apprenti conducteur dépende du besoin du passager pris en covoiturage, qui voudra se rendre d'un point A à un point B. L'apprenti conducteur serait amené, par exemple, à emprunter une voie d'autoroute ou une voie nationale, alors qu'il aurait été plus utile de lui faire faire des créneaux.

Cela n'est pas très logique. Je donne donc un avis défavorable à l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** Nous avons déjà eu ce débat en commission. L'argument de Mme la rapporteure sur le risque, pourrait-on dire, juridique que ce dispositif ferait courir ne me semble pas recevable. Les auto-écoles ne sont pas un service de transport régulier collectif : comme les véhicules concernés sont des voitures et des moyens de transport individuel, il s'agit de covoiturage.

Cette pratique existe déjà à Lyon, comme je l'ai indiqué, mais aussi dans d'autres territoires. Rien ne s'oppose donc, juridiquement ou techniquement, à ce que des auto-écoles transportent des personnes par covoiturage.

J'ajouterai qu'il s'agit de favoriser ce dispositif, non de le rendre contraignant et obligatoire : ne l'adopteront que les auto-écoles qui le souhaitent.

Concernant les itinéraires, nous savons bien – je l’ai moi-même constaté quand j’ai passé mon permis – que les auto-écoles empruntent régulièrement le même itinéraire. Je ne vois donc pas en quoi transporter une tierce personne par covoiturage aurait un effet négatif sur la formation des conducteurs, notamment l’apprentissage des créneaux.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Latombe.

**M. Philippe Latombe.** J’aurai un avis défavorable,...

**M. Fabrice Brun.** Il est lui aussi rapporteur? Cela fait un rapporteur de plus!

**M. Philippe Latombe.** ...de même que, je pense, certains de mes collègues. La responsabilité que le dispositif fait peser sur la personne qui apprend à conduire est trop lourde!

Le dispositif proposé, d’ailleurs, me surprend, car, si je peux comprendre que l’on cherche des solutions de mobilité un peu partout, celle-ci apparaît excessive. Plusieurs de mes collègues et moi-même voterons donc contre cet amendement.

*(L’amendement n° 1673 n’est pas adopté.)*

**M. le président.** L’amendement n° 1316 de Mme Bérandère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

*(L’amendement n° 1316, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Joachim Son-Forget, pour soutenir l’amendement n° 1171.

**M. Joachim Son-Forget.** Il vise à supprimer l’autorisation de création d’un signe distinctif pour les véhicules pratiquant du covoiturage.

Les véhicules automobiles ont déjà sur leur pare-brise de nombreuses vignettes – la vignette Crit’air, la vignette assurance, celle du contrôle technique et la vignette autoroutière. Il conviendrait plutôt de favoriser l’usage du numérique pour identifier les véhicules, le covoiturage fonctionnant déjà, dans la majorité des cas, grâce à cet outil.

*(L’amendement n° 1171, repoussé par la commission et le Gouvernement, n’est pas adopté.)*

**M. le président.** L’amendement n° 1317 de Mme Bérandère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

*(L’amendement n° 1317, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l’amendement n° 1913.

**M. Pacôme Rupin.** Il vise à donner plus de pouvoir à Île-de-France Mobilités sur les enjeux de circulation.

Si Île-de-France Mobilités est la seule autorité organisatrice de mobilité sur le territoire francilien, ce sont les communes, les départements ou l’État qui gèrent les voies de circulation, ce qui peut créer des problèmes lorsque les communes prennent des dispositions sur la circulation ayant des conséquences sur le quotidien de tous les Franciliens.

Cet amendement vise à ce que la création des voies réservées, qui permettent d’inciter au covoiturage et de diminuer la pollution et la congestion, puisse être décidée par Île-de-

France Mobilités, de sorte que l’AOM unique de la région puisse développer un plan logique et cohérent de telles voies sur les grands axes franciliens. Bien évidemment, cela ne pourrait se faire que sur avis conforme de la collectivité gestionnaire de l’axe concerné, ce qui permet de s’assurer de l’absence de contradiction entre les compétences classiques des collectivités et Île-de-France Mobilités, qui pourrait donc jouer un rôle de coordination en matière de voies réservées.

**M. le président.** Quel est l’avis de la commission?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Je comprends l’intérêt qu’il y a à remonter jusqu’à l’autorité organisatrice de mobilité, ce que nous avons cherché à faire au maximum. Toutefois, en l’occurrence, Île-de-France Mobilités n’est pas gestionnaire de voirie et ne détient donc pas de pouvoir de police, de circulation et de stationnement. Or la création de voies réservées relève de l’autorité qui détient ce pouvoir de police.

En outre, dès lors qu’il n’est pas possible d’octroyer cette compétence à Île-de-France Mobilités, cela entrerait en concurrence avec la compétence des autres autorités chargées de la police et de la circulation sur les voies concernées. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l’avis du Gouvernement?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin.

**M. Pacôme Rupin.** J’entends cet argument. C’est d’ailleurs la raison pour laquelle l’amendement prévoit l’avis conforme de la commune.

On peut imaginer que l’AOM Île-de-France Mobilités puisse contractualiser, monter un financement, en vue de la création de ces voies réservées, tout cela en relation et en bonne intelligence avec les communes et les collectivités concernées.

Il faudra bien que nous ayons un débat sur l’éclatement du pilotage des grands axes de circulation en Île-de-France entre différents décideurs publics, alors même que l’on pourrait favoriser l’intermodalité, réduire la congestion et atteindre nos objectifs en matière de diminution de la pollution et d’émissions de gaz à effet de serre si l’ensemble était beaucoup mieux coordonné au niveau d’Île-de-France Mobilités.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroûte.

**Mme Valérie Lacroûte.** Je soutiens cet amendement. On voit bien qu’en certains endroits de la région Île-de-France, la situation est très tendue entre le choix d’une collectivité et les bonnes intentions d’Île-de-France Mobilités en matière de développement des transports en commun. Je ne vais pas mettre sur la table, sinon à demi-mot, la décision de la maire de Paris d’interdire la circulation sur les voies sur berge – le sujet est évoqué indirectement dans l’amendement de M. Rupin.

Il faut trouver une solution pour mettre autour de la table les différents partenaires – les maires de la commune-centre, ceux des communes périphériques de Paris et l’État, puisque notamment les voies réservées aux bus sur les autoroutes à l’entrée de Paris constituent de vraies questions. Nous n’avons pas encore trouvé la bonne solution ou le bon lieu d’échange, ni la façon d’obliger ces partenaires à s’asseoir

autour de la table et à se parler beaucoup mieux qu'ils ne le font actuellement. Beaucoup de progrès restent donc encore à faire.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends bien la préoccupation qui sous-tend l'amendement, mais il s'agit là de pouvoirs de police.

Je souhaite, par exemple, qu'on avance rapidement, ainsi que, je le pense, Île-de-France Mobilités, sur la création d'une voie réservée sur l'autoroute A15. Un certain nombre d'entre vous ont dû connaître l'épisode de la fermeture de deux voies, puis d'une voie, sur quatre. Au moment de la remise en service de ces voies, il aurait été possible – et je l'aurais souhaité – d'en récupérer une pour l'affecter au covoiturage. En l'espèce, il s'agit d'une décision qui appartient à l'État. Il faut certainement avoir une bonne coordination, et le préfet de police a sans doute un rôle à jouer, même si cette autoroute A15 n'est pas dans son ressort.

**M. Pacôme Rupin.** Elle est dans celui de la région.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je partage tout à fait l'avis qu'il faut réfléchir à une bonne coordination, notamment sur ces voies rapides en Île-de-France, et pour avancer sur la mise en œuvre rapide des voies réservées. La proposition ne peut cependant être retenue, la région ne disposant pas de pouvoir de police en la matière : il est détenu par l'État, par les conseils départementaux et par les communes. Néanmoins, vous avez eu raison de le souligner, monsieur le député, cela nécessite une bonne coordination.

Je vous propose de retirer l'amendement.

*(L'amendement n° 1913 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 419.

**M. Gilles Lurton.** Il s'agit d'un amendement de notre collègue Marine Brenier qui vise à s'assurer que les places de stationnement réservées au covoiturage soient bien occupées par les voitures de personnes pratiquant le covoiturage, et ne constituent pas, pour d'autres conducteurs, une facilité de stationnement.

**M. Vincent Descoeur.** C'est de bon sens.

**M. Gilles Lurton.** Pour ce faire, il tend à frapper la mauvaise utilisation de ces places de stationnement d'une amende équivalente à une contravention de deuxième classe.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je partage la volonté de faire respecter les dispositions de l'article 15 s'agissant des emplacements de stationnement réservés aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Toutefois, contrairement aux crimes et aux délits, les contraventions relèvent du domaine réglementaire et ne sont pas inscrites dans la loi.

Avis défavorable. Mme la ministre aura peut-être des informations complémentaires à apporter.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je voudrais rassurer M. le député : évidemment, les mesures seront prises au niveau réglementaire. Par conséquent, les articles R. 412-7 et

R. 412-10 du code de la route seront, dès publication de la loi, adaptés afin de définir les sanctions nécessaires pour faire respecter l'article 15.

*(L'amendement n° 419 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1437.

**M. Vincent Thiébaud.** Cet amendement tend à donner à une collectivité la faculté d'attribuer des places dédiées à certains opérateurs, ce qui est indispensable au fonctionnement de l'autopartage en boucle. L'autopartage en boucle présente la spécificité de permettre le retour d'un véhicule à son emplacement de départ, permettant ainsi sa réservation préalable par plusieurs utilisateurs successifs.

La loi du 12 juillet 2010 permet déjà aux maires d'attribuer des emplacements aux véhicules d'autopartage labellisés, mais pas de réserver un emplacement à un opérateur identifié. De ce fait, cette question est aujourd'hui une zone grise de la loi, prêtant à interprétation par les collectivités. Certaines doublent le label d'une permission de voirie ou d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public leur permettant d'attribuer un emplacement à un opérateur. D'autres, à l'instar d'Île-de-France Mobilités, préconisent d'aller au-delà de ce qui est prévu par la loi et appellent de leurs vœux une évolution de la législation.

Cet amendement permettrait de clarifier la situation, d'autant plus que nous voulons développer l'autopartage, et donc également le nombre d'opérateurs dans les villes. Il me semble qu'en plus d'aller dans ce sens, il est de bon sens.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** La rédaction de votre amendement pêche par le fait que ce ne sont pas les emplacements qui font l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public, mais les objets qui s'y trouvent.

Par ailleurs, votre amendement sera satisfait par l'adoption de mon amendement n° 3082 à l'article 18, soumettant les véhicules, cycles et engins mis à disposition sur la voie publique à l'obtention d'un titre d'occupation du domaine public.

Je vous demande donc de le retirer. À défaut, la commission y sera défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud.** Je vais retirer mon amendement, mais j'ai besoin d'une précision de votre part, madame la rapporteure. Votre amendement précise-t-il que l'autorisation donnée est liée à un opérateur ou spécifiquement à un véhicule d'autopartage ?

Je prends le cas de Strasbourg ou de ma ville, Haguenau, dans lesquelles un opérateur, Citiz, dispose d'emplacements réservés pour ses véhicules labellisés. Si, demain, un autre opérateur veut y développer une autre offre avec d'autres véhicules, les emplacements ne seront peut-être pas en nombre suffisant, ce qui pourrait susciter une concurrence assez sauvage.

Je souhaiterais savoir si votre amendement permettrait d'éviter ce type de problèmes.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** En fait, ce sont les maires qui décideront d'augmenter le nombre d'emplacements, s'ils estiment qu'il existe des besoins.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'ils le souhaitent.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je ne saisis donc pas bien votre demande de précision.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud.** J'ai demandé cette précision, car je n'ai pas encore examiné votre amendement, madame la rapporteure. Je retire donc mon amendement.

*(L'amendement n° 1437 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2573 rectifié.

**Mme Béragère Couillard.** Afin de clarifier les compétences des autorités organisatrices de la mobilité et d'Île-de-France Mobilités en matière de covoiturage, et d'inciter à la pratique, l'article 15 du projet de loi d'orientation des mobilités prévoit la possibilité pour les AOM comme pour IDFM de verser une allocation aux conducteurs et aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage.

Les subventions versées par les AOM au titre de cet article sont défiscalisées. Celles-ci ne représentent pas une source de revenus pour les conducteurs, car elles ne dépassent pas les frais; elles ne représentent qu'une contribution aux frais. Les allocations versées par les AOM se substituent à une partie des frais engagés et s'inscrivent bien dans la doctrine de l'administration fiscale.

De plus, les subventions versées par une collectivité territoriale, un EPCI ou Pôle emploi à un conducteur effectuant du covoiturage, sans condition de distance, donc sans notion de frais, sont défiscalisées.

Par ailleurs, il n'apparaît pas pertinent que l'État récupère une partie des subventions versées par les AOM dans l'objectif de développement d'un marché ou d'une offre de transport présentant un intérêt national.

Cette défiscalisation est limitée à trois ans pour les allocations permettant d'aller au-delà du partage de frais, afin de créer les conditions favorables à l'émergence d'un marché du covoiturage du quotidien.

L'idée est de dresser un bilan dans trois ans et, si besoin, de prolonger le dispositif ou de l'arrêter si cela s'avère nécessaire.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable. Le Gouvernement lève le gage.

*(L'amendement n° 2573 rectifié, accepté par le Gouvernement et modifié par la suppression du gage, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 923 et 1136.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 923.

**M. Bertrand Pancher.** Développer des voies de circulation réservées est une bonne chose. Il faut continuer à le faire, car c'est important d'y faire circuler d'autres types de véhicules, notamment ceux qui s'engagent dans l'autopartage. Cela permet également de développer les modes de transport mutualisés.

J'appelle néanmoins votre attention, madame la ministre, sur l'inquiétude des services de transport en commun, notamment par autobus. Leurs représentants nous expliquent tous que si l'on fait circuler dans ces voies réservées trop de véhicules, cela va obligatoirement entraîner des retards dans les dessertes. Il ne faut pas oublier que la première cause de retard des dessertes, notamment par autobus, car il n'est pas possible d'avoir des lignes de train partout sur le territoire, est, évidemment, les embouteillages.

Par conséquent, si développer les voies de circulation réservées est une très bonne chose, beaucoup pensent qu'il serait utile d'en réserver l'autorisation aux véhicules d'autopartage, et de ne pas les ouvrir à d'autres systèmes de transport, de façon à ne pas ralentir les autobus et donc à ne pas allonger les temps de parcours des voyageurs.

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1136.

**Mme Sophie Auconie.** Cet amendement de mon collègue Guy Bricout va exactement dans le sens de celui présenté par Bertrand Pancher. Il est donc défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Nous en avons longuement débattu au début de l'article 15 – certains n'étaient pas encore là, ce que je regrette, sans pour autant le leur en faire reproche...

**Mme Sophie Auconie.** Nous étions au Printemps de l'évaluation de l'écologie!

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** C'est bien ce que je voulais dire: nous sommes tous très occupés. Mais, je le répète, nous avons déjà eu longuement ce débat, et je devrai donc répéter certains arguments qui ont déjà été avancés dans cet hémicycle.

Nous devons tout d'abord lutter contre l'idée que les véhicules à très faibles émissions seraient chers.

Ensuite, vous affirmez, monsieur Pancher, que les voies réservées risquent d'être trop fréquentées si on en ouvre l'accès aux véhicules à très faibles émissions. Mais je rappelle que ces derniers ne représentent que 0,4 % du parc! La situation est différente pour les véhicules à faibles émissions, à qui certains voudraient donner la possibilité de circuler sur ces voies. Cela poserait en effet problème puisqu'ils représentent, eux, 20 % du total.

Laissons la pratique se développer. La disposition dont nous parlons s'appliquera de façon décentralisée: les autorités locales auront tout liberté d'en faire ou non l'usage.

Je citerai l'exemple de la Norvège qui, il y a plusieurs années, a adopté de nombreuses réformes – dont la possibilité d'emprunter des voies réservées – destinées à inciter l'usage de véhicules à très faibles émissions. Le résultat est qu'aujourd'hui, près d'un véhicule sur deux vendu en Norvège est électrique.

Nous devons donner à ce type de véhicules la chance de se développer, d'autant qu'ils ne sont pas si chers que cela. Nous venons de le vérifier à l'instant en trouvant des propositions de voitures d'occasion à 6 500 euros ; le montant maximal de l'aide à l'achat étant de 5 000 euros, cela signifie que le coût final pour l'acheteur peut n'être que de 1 500 euros. J'ai bien conscience que tous les Français n'ont pas les moyens de dépenser une telle somme, mais ceux qui n'ont pas l'argent nécessaire n'ont pas plus la possibilité d'acheter d'autres types de véhicules ! La question n'est donc pas le coût des véhicules électriques.

C'est pourquoi il est important d'autoriser la circulation de ces véhicules dans les voies réservées, à l'instar de ceux utilisés pour le covoiturage ou le transport en commun. Nous nous arrêtons là, mais c'est déjà une belle mesure.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je constate que depuis l'examen du texte en commission, vous avez bien rodé votre discours, madame la rapporteure !

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Nous finirons par vous convaincre, madame Lacroute !

**Mme Valérie Lacroute.** Les arguments fusent – même si l'exemple de la Norvège me laisse perplexe, car la mentalité n'y est pas tout à fait la même qu'en France.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Justement, changeons la mentalité !

**Mme Valérie Lacroute.** Oui, mais l'argument me semble un peu facile.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** C'est en Europe !

**Mme Valérie Lacroute.** Par ailleurs, je constate qu'à Paris et dans les grandes métropoles, les transports en commun rencontrent de vraies difficultés pour circuler.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'accès aux voies réservées n'y sera donc pas étendu !

**Mme Valérie Lacroute.** Laissez-moi terminer. Un peu partout, on observe une stagnation de la vitesse commerciale des transports en commun. La RATP l'affirme elle-même, madame la ministre, et ce n'est bien entendu pas votre faute : la vitesse commerciale des bus dans les voies qui leur sont réservées est loin d'être en progression. Or, en dépit de tous vos arguments, madame la rapporteure, vous ne pouvez nier que l'application des dispositions de l'alinéa 17 aura pour effet d'augmenter le trafic sur ces voies déjà encombrées par les véhicules de livraison ou les vélos. Et même si les véhicules propres ne représentent qu'une petite partie du parc, je crains que leur faire accéder à ces voies n'aille à l'encontre de notre objectif prioritaire qui est le développement des transports en commun.

La disposition que vous défendez aurait paradoxalement pour effet d'avantager l'autosolisme, alors qu'il faudrait donner la priorité aux transports en commun et aux taxis. Nous craignons qu'en raison de leur coût les véhicules à très faibles émissions ne soient accessibles qu'à une certaine catégorie de Français ; vous venez de nous démontrer le contraire, dont acte. Il n'en demeure pas moins que vous allez augmenter le nombre de véhicules circulant sur les voies réservées, ce qui n'est pas un bon signal à l'heure où il faudrait favoriser les transports en commun.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis très sensible au problème de l'encombrement des voies de bus mais, en l'occurrence, ce ne sont pas les véhicules électriques qui en sont la cause, mais plutôt le stationnement illicite ou les travaux sur la voirie. La réponse au stationnement illicite est la vidéoverbalisation, et c'est bien ce qui est prévu.

Ne nous trompons pas de débat : il ne s'agit pas d'utiliser les voies de bus pour développer le covoiturage mais d'ouvrir de nouvelles voies qui pourront être réservées aux véhicules partagés. Quant aux véhicules électriques – dont je souhaiterais voir le nombre multiplié par cinq d'ici à la fin du quinquennat –, je peux vous assurer que s'ils étaient les seuls à encombrer les voies de bus, la vitesse commerciale remonterait de façon spectaculaire !

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Nous parlons bien des voies réservées qui seront créées hors agglomération, et non pas dans les villes. Il ne s'agit pas des couloirs de bus : les voies réservées seront de nouvelles voies et ne seront en aucun cas situées dans les centres-villes. Il est important de le souligner.

Madame Lacroute, vous avez été maire. Or nous ne faisons rien d'autre que donner aux maires la possibilité de décider ce qui est bon pour leur ville ! Ils ont le choix : s'ils estiment qu'il n'est pas utile d'ouvrir les voies réservées aux véhicules à très faibles émissions parce que l'encombrement est déjà trop important aux heures de pointe, ils ne sont nullement obligés de le faire. De même, ils peuvent ne permettre cet accès qu'à certaines conditions ou à certaines heures. C'est une mesure de bon sens. Laissons les autorités locales décider, et laissons une chance au développement des véhicules à très faibles émissions.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Notre rapporteure a cité à plusieurs reprises l'exemple de la Norvège. C'est bien ! J'approuve l'idée de prendre ce pays pour modèle. En effet, me demandant pour quelle raison les Norvégiens avaient tant d'avance, je me suis renseigné sur leurs revenus – car pour acheter une voiture, il faut de l'argent. Et je me suis aperçu que le salaire moyen dans ce pays était d'un peu plus de 6 000 euros, contre un peu plus de 2 000 en France : peut-être ceci explique-t-il cela ! Dès lors que vous vous référez à la Norvège, je vous invite à prendre également pour référence le niveau de salaire norvégien.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je constate que le choix de cet exemple est critiqué. Mme Lacroute le critique pour des raisons culturelles. Mais sur ce plan, la Norvège est justement un exemple à suivre...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Pour ses salaires !

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** En outre, c'est un pays européen, donc culturellement pas si éloigné de nous.

**M. Fabrice Brun.** Avec 5 millions d'habitants, ils n'ont pas tout à fait la même conception de l'aménagement du territoire !

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Quant à M. Lecoq, il souligne l'écart de salaire entre la France et la Norvège. Il est vrai, monsieur Lecoq, que les Norvégiens ont des revenus conséquents. Mais – je ne sais pas si vous avez eu la chance de visiter ce pays – il suffit d'aller dans un restaurant norvégien pour constater que le coût de la vie y est extrêmement élevé : en tenant compte de cet aspect, nous sommes à peu près au même niveau de revenu.

Ce n'est donc pas une question de coût. Nous l'avons dit et répété : aujourd'hui, on trouve des véhicules à très faibles émissions à bas coût, par exemple une Zoe d'occasion à 6 500 euros. Or l'aide que nous octroyons aux personnes les plus démunies pour l'achat d'un tel véhicule peut atteindre 5 000 euros. En outre, 60 % des personnes éligibles ne payent pas d'impôts.

Je ne comprends donc vraiment pas pourquoi vous bloquez autant, monsieur Lecoq. Le covoiturage, comme les véhicules à très faibles émissions, c'est l'avenir ! Changeons de paradigme ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

*(Les amendements identiques n° 923 et 1136 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 125.

**M. Gilles Lurton.** Cet amendement de notre collègue Pauget vise à supprimer les alinéas 18 à 20, qui tendent à permettre aux maires qui le souhaitent – nous avons bien noté qu'il s'agissait d'une faculté – de réserver des emplacements sur la voie publique pour faciliter la circulation, entre autres, des véhicules utilisés en covoiturage et des véhicules de transport avec chauffeur.

Nous vous proposons de supprimer ces alinéas. Sur l'octroi de tels avantages aux véhicules propres, nous venons d'avoir le débat et le précédent vote a permis de trancher. En revanche, nous ne comprenons pas très bien pourquoi ils devraient aussi concerner les véhicules de transport avec chauffeur. Jusqu'où s'étend cette catégorie, d'ailleurs ? Les automobiles de l'Assemblée nationale, qui n'ont pas actuellement le droit de circuler sur les voies réservées, y auront-elles accès demain ?

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Monsieur Lurton, la version du projet de loi à laquelle vous vous référez n'est pas la bonne. La commission a modifié le texte sur ce point et supprimé la possibilité pour les VTC de circuler sur ces voies réservées. Seuls seront concernés les véhicules de transport en commun, les véhicules en covoiturage, les véhicules à très faibles émissions – dont je rappelle qu'ils ne représentent que 0,4 % du parc – et les taxis.

*(L'amendement n° 125, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1142.

**Mme Sophie Auconie.** Cet amendement, proposé par mon collègue Guy Bricout, vise à coordonner les différents échelons – commune et autorité organisatrice de la mobilité – afin de garantir la stabilité de la politique de mobilité menée par l'AOM.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Cet amendement prévoit une procédure d'avis conforme de l'AOM préalablement à la création d'une voie réservée à certains véhicules. La possibilité de créer des voies réservées 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, il est souverain lorsqu'il prend une décision relevant de ces pouvoirs. Il ne me semble donc pas opportun de conditionner la création de telles voies à l'accord de l'AOM, ce qui alourdirait en outre la procédure. Demande de retrait ou avis défavorable.

*(L'amendement n° 1142, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 1318.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Cet amendement précise la possibilité de réserver des voies à certaines heures pour tenir compte notamment du niveau de congestion, ce qui est susceptible de rassurer certains bancs.

*(L'amendement n° 1318, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 2007.

**Mme Jeanine Dubié.** Cet amendement de mon collègue Olivier Falorni a pour objet d'accorder à l'autopartage les mêmes avantages qu'aux covoitureurs. La labellisation des véhicules, assortie d'une vignette, permettrait de collecter les numéros d'immatriculation à des fins de contrôle.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je comprends la logique de votre amendement, qui vise à encourager les mobilités partagées. Toutefois je ne souhaite pas intégrer l'autopartage à la liste des véhicules pouvant bénéficier de voies réservées parce qu'il ne constitue pas nécessairement une solution pour lutter contre l'autosolisme. Dans de nombreux cas, en effet, il n'y a qu'une personne dans le véhicule. Par ailleurs, les véhicules électriques en autopartage pourront bénéficier de ces voies réservées puisqu'ils font partie des véhicules à très faibles émissions admis sur ces voies. De même, un véhicule en autopartage comprenant un nombre minimal de passager pourra y circuler. Dans les autres cas, l'accès aux voies réservées des véhicules en autopartage ne semble pas justifié. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 2007, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 562.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Défendu.

*(L'amendement n° 562, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 925 et 3329.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 925.

**Mme Jeanine Dubié.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3329.

**Mme Valérie Lacroute.** Sachant que l'AOM n'est pas dépositaire du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, il serait bon que le maire prenant la décision de créer ou partager une voirie en informe l'AOM pour assurer la cohérence entre les diverses politiques de transport. J'ai évoqué le cas de Paris et les petits différends qui opposent la maire à Île-de-France Mobilités. Il serait bon que les deux dialoguent sur ces questions de transport et qu'il y ait une information officielle, ne serait-ce que par courrier. Je trouve que ce n'est pas une proposition démesurée mais une mesure relativement simple qui permettrait de décrire les relations entre certaines collectivités.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Que le maire informe l'autorité organisatrice, c'est du bon sens, madame Lacroute, mais d'abord ce n'est pas ce que dit votre amendement : du coup, nous allons avoir du mal à le voter ! Par ailleurs pourquoi rendre obligatoire ce qui est du bon sens ? Il s'agit plutôt d'un problème politique comme le montre votre exemple de l'Île-de-France et de la ville de Paris, problème très parisien qui ne se rencontre pas dans le reste de la France. Comptons sur le bon sens plutôt que de voter une obligation supplémentaire.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Il est vrai que mon amendement va un petit peu plus loin, madame la rapporteure mais la création ou le partage des voies de circulation dédiées ne sont pas des décisions que l'on prend tous les jours, aussi banales que la création d'un arrêt de bus par exemple. Le problème que j'ai évoqué se rencontre dans d'autres métropoles que Paris. Si on veut favoriser la mobilité, inciter au dialogue, ne serait-ce que sous la forme d'un courrier, entre le maire, l'EPCI ou la communauté d'agglomération ou de communes et l'AOM ne me semble pas démesuré.

*(Les amendements n° 925 et 3329, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3330.

**Mme Valérie Lacroute.** Il prévoit une disposition similaire pour le covoiturage.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement prévoit une procédure d'avis conforme de l'AOM préalablement à la création d'une voie réservée à certains véhicules.

La possibilité de créer des voies réservées à certains véhicules sur les voies communales appartient à l'autorité disposant des pouvoirs de police de la circulation. Nous ne souhaitons pas compliquer la procédure et, en imposant un avis conforme, donner cette responsabilité à l'AOM. Une telle demande est étonnante de la part de la maire que vous avez été, madame Lacroute.

Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Si je propose ce type d'amendement, c'est qu'il faut dans certains cas obliger les collectivités à se mettre toutes autour de la table. C'est justement parce que j'ai été maire et que j'ai présidé une intercommunalité et un syndicat de transport que je connais toutes ces difficultés de terrain. Si on n'oblige pas tout le monde à se mettre autour de la table, à se parler, à prendre des décisions ensemble, souvent il ne se passe rien, parfois même quand les parties prenantes sont du même bord politique.

*(L'amendement n° 3330 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1188.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Défendu.

*(L'amendement n° 1188, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béangère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 1319 rectifié.

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement, comme mon amendement précédent, précise la possibilité de réserver des voies certaines heures pour tenir compte notamment du niveau de congestion.

*(L'amendement n° 1319 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1954.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il s'agit justement, madame la ministre, de faire confiance aux maires par cet amendement qui traduit une certaine inquiétude. La création de voies réservées à la circulation de véhicules à faibles émissions risque d'établir une discrimination entre deux catégories de citoyens : ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule propre et ceux qui ont les moyens de rouler dans des véhicules à très faibles émissions.

Il faut faire confiance aux maires, qui connaissent bien leurs administrés et savent faire la différence entre l'utile et le nécessaire, ce qui n'est pas tout à fait ce que fait cet article. Sinon, on risque de voir une voie « royale » réservée à ceux qui ont les moyens pendant que les smicards seront dans les bouchons.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable pour les mêmes raisons que tout à l'heure.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je fais confiance aux maires mais nous parlons là du réseau départemental et national. Je continue à penser qu'il faut permettre la création de voies réservées aux véhicules à très faibles émissions même si j'ai échoué à vous en convaincre. Je répète que ces véhicules sont accessibles à tous les Français. Une mission en cours permettra de boucler le dispositif et de proposer des solutions clés en mains pour donner à tous nos concitoyens la possibilité d'acquérir des véhicules à très faibles émissions.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons déjà eu cette discussion tout à l'heure à propos d'un amendement de Mme Ménard. Je voudrais que l'on cesse une bonne fois pour toutes dans cet hémicycle de tenter de faire croire aux Français qu'un véhicule à faibles émissions reste un véhicule trop cher ! On ne vend pas que des Tesla en France ! Arrêtez d'agiter ce chiffon rouge ! En agissant ainsi, vous détournez les Français des véhicules à très faibles émissions.

En plus, les maires agissent selon leur bon vouloir. Encore une fois, laissons aux collectivités la liberté de décider, qu'il s'agisse de ces véhicules ou du covoiturage. Les Français qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture – qu'elle soit ou non à très faibles émissions – pourront tout de même emprunter ces voies via le covoiturage. Quoi qu'il en soit, vous ne pouvez pas continuer à affirmer un truc qui était peut-être vrai il y a deux ans mais qui ne l'est plus aujourd'hui.

**M. Alain Perea.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** M. Millienne connaît bien l'Île-de-France mais pour ma part, je connais la situation de zones peu denses où le revenu par habitant n'est pas tout à fait le même qu'en Île-de-France. Nous devons convaincre les constructeurs de faire des propositions adaptées à toutes les bourses, et les Français de trouver des solutions financières. Mais condamner quelqu'un qui n'a pas la possibilité d'acheter des véhicules à faibles émissions à partir au travail une heure plus tôt que le cadre qui circulera sur sa voie royale à cause des bouchons, je ne trouve pas cela raisonnable.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Duvergé.

**M. Bruno Duvergé.** J'ai vécu aux États-Unis entre 2000 et 2005 où existaient de telles voies, d'abord réservées au covoiturage. Elles avaient été instaurées non pas tant pour lutter contre la pollution que pour fluidifier le trafic, et elles fonctionnaient très bien car leur utilisation était scrupuleusement respectée. Favoriser le covoiturage, c'est donc déjà un bon commencement et cela passe par le développement de ces voies réservées.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous allez trouver que je suis têtue, monsieur Sermier, mais les zones rurales peu denses dont les habitants n'ont qu'un faible pouvoir d'achat existent aussi en Île-de-France, si vous voulez tout savoir.

**M. Jean-Marie Sermier.** Mais vous ne les connaissez pas !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je les connais si peu que j'y vis : en l'occurrence, elle se situe à la limite de la Normandie, et pas de la Normandie « voie royale », croyez-moi !

Vous êtes en train de m'expliquer que dans les zones peu denses, des citoyens n'ont absolument pas les moyens de s'offrir un véhicule à faibles émissions. Tout à l'heure, nous avons démontré qu'il était possible d'en acquérir d'occasion pour 1 500 euros.

**M. Jean-Marie Sermier.** Mais non !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je dis bien 1 500 euros. J'ai réussi à en vendre chez moi, sans être pour autant concessionnaire !

**M. Jean-Marie Sermier.** Tope-la, j'achète !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est la première chose.

La deuxième : dans le même temps, vous n'avez pas arrêté de nous dire que nous ne tenions pas compte de ceux qui n'ont d'autres moyens que leur véhicule pour se déplacer. Ils peuvent donc s'acheter un véhicule d'occasion aux alentours de 1 500 euros, qu'il soit ou non à faibles émissions ! Franchement, je ne comprends pas votre raisonnement !

Je ne m'exprime pas contre vous, mais vous ne vous rendez pas du tout compte du mal que vous faites au développement de ce genre de véhicules en faisant croire de telles choses.

J'ai été obligé de faire la démonstration, preuves à l'appui, à certains voisins – qui, depuis, ont changé de voiture – que ce type de véhicule ne coûte pas plus cher, qu'il coûte même moins cher à l'usage car le coût d'entretien, à l'année, d'un véhicule ancien et polluant est plus élevé que le prix d'un véhicule électrique acheté d'occasion 1 500 euros avec la prime. S'il vous plaît, un peu d'objectivité !

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Huyghe.

**M. Sébastien Huyghe.** Le marché de l'occasion est tout de même relativement faible.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Oui, mais il existe.

**M. Sébastien Huyghe.** Laissez-moi parler, je vous ai écouté jusqu'au bout !

En zone rurale, une famille ne peut pas avoir un petit véhicule électrique. Prenons un véhicule familial de moyenne gamme comme un Renault Scénic, hybride.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il coûte cher.

**M. Sébastien Huyghe.** Cette voiture française coûte près de 30 000 euros, et ce ne sont pas toutes les familles qui peuvent s'offrir un véhicule hybride de 30 000 euros. On peut toujours essayer de faire de la publicité en invitant à acheter des véhicules non-polluants-qui-ne-coûtent-pas-cher mais nos concitoyens sont confrontés à une autre réalité. Vous ne pouvez donc pas tout miser là-dessus.

**M. le président.** La parole est à M. Jimmy Pahun.

**M. Jimmy Pahun.** À Belle-Île, des véhicules électriques sont loués, le parc évoluant tous les deux ans, me semble-t-il. Savez-vous où ils partent, ensuite ? En Allemagne. C'est tout de même idiot ! Faisons tout pour qu'ils puissent être vendus sur notre territoire ! On devrait même l'inscrire dans la loi ! Que ces véhicules soient vendus à Belle-Île ! Accélérons donc la construction de bornes électriques ! Motivons les gens pour qu'ils investissent dans ce genre de véhicules ! Nous savons que les constructeurs, un jour, feront eux aussi leur part du travail ! Allez ! Croyez en l'avenir ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Jean-Marie Sermier.** En la matière, certains sont croyants mais pas pratiquants...

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur Pahun, pour ce message d'espoir !

(*L'amendement n° 1954 n'est pas adopté.*)



**M. le président.** L'amendement n° 1320 de Mme Béragère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1320 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement n° 3065.

**M. Damien Adam.** Comme vous le savez, l'article 5 permet aux maires d'instaurer des voies réservées à différentes catégories de véhicules comme les véhicules propres ou à certains usages, comme le covoiturage.

Cependant, il semblerait que le texte ne précise pas les modalités de contrôle qui seront appliquées pour vérifier la bonne utilisation de ces voies réservées et prévenir d'éventuels abus.

Cet amendement vise donc à renvoyer à un décret les modalités d'identification des véhicules autorisés à circuler sur les voies réservées. Cette identification s'avère complexe, en particulier pour les véhicules en covoiturage. Il convient donc d'en définir précisément la mise en œuvre pratique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Ces modalités seront d'ores et déjà précisées à l'article 16 du projet de loi, qui prévoit la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé ainsi que la consultation de certains fichiers permettant d'identifier les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants dans le cadre du covoiturage et les véhicules à très faibles émissions. L'objectif de votre amendement sera donc satisfait par l'adoption de l'article 16.

Demande de retrait, sinon, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je vous confirme que des dispositions sont prévues : la fameuse LAPI, Lecture automatisée des plaques d'immatriculation, dont nous avons parlé l'autre jour ; pour les taxis, peuvent être consultés un fichier constitué à partir du registre de la Préfecture de Police de Paris, en Île-de-France, et des registres communaux en régions ; pour les transports en commun, lectures de plaques et système d'immatriculation des véhicules – le non moins fameux SIV, dont nous avons également parlé – bien qu'il soit aussi possible de faire des distinctions en fonction de la silhouette ; pour les véhicules à très faibles émissions, la LAPI, avec la consultation du registre des Certificats qualité de l'air ; pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, un dispositif de comptage, non visuellement mais par infrarouge, permettra de vérifier qu'un véhicule compte bien plus d'un ou de deux occupants si tel est l'objectif de la voie réservée. La loi le prévoit donc bien.

*(L'amendement n° 3065 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1321 Mme Béragère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1321 est adopté.)*

*(L'article 15, amendé, est adopté.)*

## Après l'article 15

**M. le président.** L'amendement n° 141 de M. Martial Saddier portant article additionnel après l'article 15 est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable car il est satisfait.

*(L'amendement n° 141, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Maina Sage, pour soutenir l'amendement n° 1474.

**Mme Maina Sage.** Cet amendement de M. Bournazel propose que lorsqu'il existe des dispositions particulières pour favoriser le transport de personnes en situation de handicap ou en mobilité réduite, les taxis puissent également bénéficier des avantages liés au stationnement.

M. Bournazel est lui-même maire et est régulièrement confronté à ce genre de situations. Il me semble que cet amendement de bon sens faciliterait la vie des personnes concernées qui, bien souvent, ont des difficultés pour prendre un taxi.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je comprends le sens de l'amendement et je suis d'accord avec vous : il est important que les personnes à mobilité réduite puissent emprunter des taxis et être prises en charge dans de bonnes conditions.

Je pense toutefois que ces précisions ne sont pas nécessaires dans la mesure où le taxi n'a pas besoin de stationner pour prendre en charge une personne mais seulement de s'arrêter. Le code de la route distingue en effet le stationnement de l'arrêt, ce dernier étant momentané.

Je vous prie de retirer l'amendement, sinon l'avis serait défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement est satisfait mais peut-être la réglementation est-elle insuffisamment connue. Les taxis peuvent d'ores et déjà utiliser des places réservées pour la prise et la dépose de leurs passagers dès lors que ces derniers disposent d'une carte de stationnement. Les taxis spécialement aménagés peuvent également utiliser ces places lorsqu'ils sont en service.

Manifestement, nous devons mieux faire connaître cette réglementation.

Je vous propose de retirer votre amendement.

**M. le président.** La parole est à Mme Maina Sage.

**Mme Maina Sage.** Je le retire donc et je vous encourage en effet à mieux communiquer sur de tels dispositifs !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous allons essayer.

**Mme Maina Sage.** C'est M. Bournazel, lui-même maire...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il ne sera pas réélu !  
*(Sourires)*

**Mme Maina Sage.** ...qui fait cette proposition. Je lui transmettrai les informations que vous m'avez données mais il serait en effet de bonne politique de mieux communiquer!

*(L'amendement n° 1474 est retiré.)*

#### Article 15 bis A

*La commission a supprimé l'article 15 bis A.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Demande de retrait, ces amendements étant satisfaits.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(Les amendements identiques n° 124 et 2756 sont retirés.)*

#### Après l'article 15 bis A

**M. le président.** L'amendement n° 350 de M. Jérôme Nury portant article additionnel après l'article 15 bis A est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement permet au maire de fixer une vitesse maximale autorisée inférieure ou supérieure à 10 kilomètres-heure à celle prévue par le code de la route. Mais pour des raisons de sécurité routière, il n'est pas souhaitable que les voies communales, notamment en agglomération, aient une vitesse maximale autorisée supérieure à 50 kilomètres-heure.

S'agissant des voies communales hors agglomération, l'amendement n° 2590 du groupe La République en Marche permet au maire de fixer une vitesse supérieure de 10 kilomètres-heure à celle prévue par le code de la route. Votre amendement sera donc en partie satisfait par l'adoption de celui-ci.

Avis défavorable.

*(L'amendement n° 350, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n° 35, 468, 499, 590, 1463 et 3256.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 35.

**M. Vincent Descoeur.** Je ne détaillerai pas cet amendement car il se situe dans le même esprit que le précédent.

En revanche, je précise que, défendu par les élus de l'Association nationale des élus de montagne, il ne concerne pas les agglomérations. Force est de constater que dans les territoires de montagne, un certain nombre de voies structurantes sont en fait communales. C'est pourquoi la vitesse doit pouvoir être relevée à l'initiative des maires.

J'ai entendu votre réponse quant à l'amendement n° 2590; nous en reparlerons lorsqu'il viendra en discussion. Je vous proposerai par ailleurs un autre amendement concernant les routes nationales.

**M. le président.** L'amendement n° 468 de M. Jean-Yves Bony est défendu.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 499.

**Mme Jeanine Dubié.** Notre amendement vise à permettre, sous conditions, aux maires, au titre de leurs pouvoirs de police en matière de circulation, de demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon la dangerosité des routes ou portions de route relevant de leur domaine.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 590.

**M. Fabrice Brun.** Cet amendement en effet soutenu par l'Association nationale des élus de montagne ouvre en quelque sorte le bal de l'assouplissement de l'application uniforme de la vitesse à 80 kilomètres-heure sur le réseau secondaire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018. C'est l'occasion de vous offrir une première porte de sortie en autorisant sous condition les maires à adapter la vitesse sur le réseau routier communal dans la limite maximale de 90 kilomètres-heure. Cette disposition est pleinement cohérente avec ce que nous défendons tout à l'heure à l'article 15 bis B concernant les routes départementales et nationales.

Je voudrais cependant insister sur le fait qu'en montagne, il n'y a pas beaucoup de routes communales sur lesquelles on peut rouler à plus de 80 kilomètres-heure compte tenu de la sinuosité et de la pente. C'est la raison pour laquelle nous insistons pour pouvoir rouler à 90 sur celles qui le permettent en toute sécurité. Il faut ici faire confiance aux élus locaux, qui connaissent bien la réalité du terrain et ce qu'est la mobilité dans les zones rurales et périurbaines.

**M. le président.** La parole est à Mme Maina Sage, pour soutenir l'amendement n° 1463.

**Mme Maina Sage.** Nous pensons qu'il faut laisser aux élus de proximité la capacité d'adapter cette règle aux réalités locales, notamment dans les territoires ruraux et les territoires de montagne.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 3256.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Je précise que notre amendement propose que les maires puissent demander une dérogation au préfet. Il faut aussi y associer les présidents d'intercommunalité, puisqu'un certain nombre de routes de montagne sont des routes intercommunales.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** On entend depuis plusieurs jours qu'il faut faire confiance aux élus locaux, or, aujourd'hui, vous ne semblez plus leur faire confiance, alors que ce sont les plus capables de déterminer la pertinence d'une limitation de vitesse.

**M. Fabrice Brun.** C'est de la confiance à géométrie variable!

**M. Jean-Paul Lecoq.** J'espère ne pas me tromper en estimant que, bien que vous n'ayez pas argumenté votre refus, vous tenez toujours à leur faire confiance.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 35, 468, 499, 590, 1463 et 3256 ne sont pas adoptés.)*

### Article 15 bis B

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Descoeur.

**M. Vincent Descoeur.** L'examen de cet article par notre assemblée est l'occasion de débattre de la limitation de vitesse à 80 kilomètres-heure sur le réseau secondaire, ou plutôt de décider de son assouplissement et de permettre, quand les conditions de sécurité sont réunies, de relever cette vitesse à 90 kilomètres-heure.

Cette décision de limitation de vitesse, prise sans concertation, a suscité la colère de nos concitoyens. Elle a été, à n'en pas douter, un des détonateurs des longues semaines de crise qu'a connues notre pays. Elle a fait débat dans toute la France, avant même son entrée en vigueur et jusqu'au plus haut sommet de l'État, puisque le Président de la République lui-même a reconnu qu'il s'agissait d'une erreur – je crois même qu'il a utilisé un terme plus explicite mais que je ne répéterai pas ici – et qu'il convenait « de trouver une manière plus intelligente de l'appliquer ».

Le Premier ministre a esquissé un pas de recul à contrecœur, en acceptant de confier aux présidents de département qui le souhaitent, la responsabilité de relever la vitesse à 90 kilomètres-heure sur les routes départementales.

On peut bien sûr se féliciter que le Premier ministre ait pris conscience de l'inacceptabilité de cette mesure, dont la pertinence n'est pas avérée et qui nous a valu de renouer avec des temps de trajet proches de ceux des années quatre-vingt, comme on peut se réjouir qu'il ait décidé d'un assouplissement de cette règle, puisque c'est ce que nous préconisions dans la proposition de loi que j'ai défendue ici même, sans succès, il y a un an, au nom du groupe LR.

Mais, à bien y regarder, force est de constater que ce qui nous est proposé est en réalité un assouplissement en trompe-l'œil.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais non !

**M. Vincent Descoeur.** En effet, en l'état actuel du texte, cet assouplissement ne concerne que les routes départementales, puisqu'en excluant, parmi les dispositions introduites par le Sénat, la possibilité pour le préfet de relever la vitesse sur les routes nationales, vous ne répondez pas aux attentes des départements les plus enclavés, qui, malheureusement, sont ceux qui ne disposent pas de routes nationales à deux fois deux voies et dans lesquels les automobilistes sont, de fait, condamnés à rouler à 80 kilomètres-heure.

Cette question de la limitation de vitesse est revenue avec insistance dans les réunions publiques organisées à l'occasion du grand débat, en particulier dans celles auxquelles a participé le Président, très souvent interpellé par des maires ruraux sur cette question. Or je suis au regret de constater aujourd'hui que le texte que vous proposez, en excluant les routes nationales, ne répond pas pleinement aux engagements du Président.

C'est pour remédier à cette confusion que notre groupe a déposé plusieurs amendements qui visent à rendre plus cohérent le dispositif d'assouplissement et à permettre l'adaptation de la vitesse tant sur les routes départementales que sur les routes nationales.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Par une décision arbitraire, le Premier ministre et le Gouvernement ont choisi de faire payer à une partie des Français leur circulation sur les routes rurales. *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)* Vous avez décidé unilatéralement de réduire la vitesse de 10 kilomètres-heure pour la limiter à 80 kilomètres-heure, au prétexte qu'il fallait lutter contre la violence et la mortalité routières.

Nous sommes tous ici soucieux de faire en sorte que l'accidentologie se réduise mais, il existe pour ce faire des tas de possibilités, qui n'ont malheureusement pas été explorées.

Alors que le projet de loi que nous examinons entend prendre en compte le développement du véhicule autonome et des voitures connectées, vous ne vous êtes pas penchés sur les avantages de l'assistance au freinage, alors qu'on sait aujourd'hui que ce dispositif est plus efficace qu'une limitation de la vitesse, parce que la machine fonctionne mieux que l'homme et que les quelques mètres qu'elle nous permet de gagner peuvent souvent se traduire par une vie sauvée. La technologie nous permet donc aujourd'hui d'améliorer la sécurité du parc automobile...

**M. Bruno Millienne.** Tout le monde ne peut pas se payer l'assistance au freinage, c'est une solution de riches !

**M. Jean-Marie Sermier.** Chacun doit faire selon ses capacités financières, mais c'est une mesure acceptable socialement, qui constituerait un vrai progrès.

Par ailleurs, les élus locaux n'ont pas attendu la décision du Premier ministre pour moduler les vitesses avec les préfets sur les routes particulièrement accidentogènes.

À Dole par exemple, à la suite de plusieurs accidents sur le même tronçon de déviation, nous avons décidé avec le préfet de limiter la vitesse autorisée à 70 kilomètres-heure. C'est ainsi qu'il faut procéder : en adaptant la vitesse en fonction de l'accidentologie.

Il faut également entreprendre un travail de rénovation des routes, car chacun connaît le piteux état de nos routes nationales, que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France n'est pas en mesure de financer.

Ce sont toutes ces mesures qu'il aurait fallu examiner plutôt que de réduire arbitrairement la vitesse.

Vous nous proposez maintenant de faire une belle marche arrière, mais c'est un marché de dupes, puisqu'il incomberait aux présidents de département de prendre ce type de décision, le préfet n'ayant plus aucune part dans la décision.

Ce n'est pas tolérable car l'État, qui a la charge d'un certain nombre de missions régaliennes, doit évidemment prendre ses responsabilités.

Nous vous ferons donc des propositions pour rétablir l'autorisation de rouler à 90 kilomètres-heure là où c'est possible sans risques, quitte à laisser la limite actuelle là où c'est nécessaire.

J'appelle cependant votre attention sur la nécessité d'adopter des règles cohérentes sur les itinéraires où alternent des portions de routes nationales et de routes départementales, sujet qui semble vous avoir échappé.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun.

**M. Fabrice Brun.** Madame la ministre, le silence par lequel vous avez accompagné la mise en œuvre de cette mesure pour le moins technocratique et déconnectée des réalités du terrain en dit long sur l'appréciation que, forte de vos vingt années d'engagement au plus haut niveau de l'État dans la politique des transports de notre pays, vous portez sur cette décision. Mon propos vous est donc moins destiné qu'aux parlementaires de la majorité.

Si j'ai bien compris, en l'état actuel du texte, on devra continuer à rouler à 80 kilomètres-heure sur la grande majorité des routes nationales, sauf lorsqu'elles sont équipées d'un séparateur central, auquel cas la vitesse sera limitée à 90 kilomètres-heure.

En ce qui concerne les routes départementales, il reviendra au président du département de fixer pour certaines la limitation à 90 kilomètres-heure, pour d'autres à 80. Et il sera naturellement possible qu'une voie départementale change brutalement de limitation de vitesse en changeant de département.

Si l'on ajoute à cela les portions de routes où la vitesse est limitée à 70 kilomètres-heure, les agglomérations où l'on roule à 50 et les zones où le maire a décidé de la réduire à 30, amis automobilistes, vous n'avez plus qu'une chose à faire : ne regardez plus la route mais les panneaux – et préparez votre porte-monnaie !

Ce voyage au bout de l'absurde est en effet loin d'être terminé, à moins qu'il ne s'achève, aujourd'hui, dans cet hémicycle de la dernière chance, ou demain, devant le Conseil d'État, grâce au recours juridique que nous avons déposé, à l'initiative de Pierre Morel-à-l'Huissier.

Je le répète, chers collègues, ce combat est loin d'être terminé, tant il revêt d'enjeux symboliques et concrets pour notre mobilité dans des territoires où, même si elle est amenée à se partager davantage, à se décarboner progressivement, la voiture reste l'outil numéro un de la mobilité. Je serai donc direct : arrêtez d'emmerder les Français !

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Nous revenons sur la limitation à 80 kilomètres heures, et c'est tant mieux, car cette décision a été une vraie « connerie », et j'espère que chacun saura en tirer les leçons.

Ce n'est pas faute pourtant d'avoir, pour plusieurs d'entre nous, tiré la sonnette d'alarme à tous les niveaux des services de l'État, en mettant en garde contre les risques de révolte qui couvaient, notamment en milieu rural.

Je me souviens de rencontres dans les cafés, sur les marchés, où l'on me disait ne pas comprendre une telle mesure. Nous vous avons alertés mais vous avez tout de même décidé de passer à 80 kilomètres par heure. Tout le monde est descendu dans la rue, à la suite des gilets jaunes, pour protester contre cette décision.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Une décision qui a permis de réduire la mortalité routière !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Deux cents vies sauvées !

**M. Bertrand Pancher.** Ils s'en sont pris aux radars qui sont tous cassés aujourd'hui, ce qui représente, faute de pouvoir établir des contraventions pour excès de vitesse, une perte de 200 millions d'euros par an. Les Français en ont profité pour accélérer sur les routes. Tout cela pour revenir à une mesure de bon sens !

Tant mieux car mieux vaut tard que jamais mais je voudrais tout de même vous poser une question, madame la ministre. Nous verrons si vous pouvez y répondre. Le Gouvernement a-t-il tiré les leçons de cette expérience ? Les territoires seront-ils davantage entendus demain que par le passé ?

Si c'est le cas, c'est une bonne nouvelle, et nos concitoyens se rendront compte que ce gouvernement est capable d'écouter. En attendant, hélas, que de dégâts !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le Gouvernement ne mène pas une politique contre les voitures. Je ne peux vous laisser dire cela. Nous avons engagé l'examen de ce projet de loi en ayant conscience de l'importance du rôle de la voiture pour la mobilité des Français dans certains territoires. Nous souhaitons, en revanche, que les véhicules soient plus propres et plus partagés, et que les routes soient plus sûres.

Après des décennies de sous-entretien, nous vous proposons de nous fixer comme priorité l'entretien et la remise en état des réseaux. Nous en débattons dans le cadre de la programmation des infrastructures.

Monsieur Pancher, le Premier ministre présentera les orientations de l'acte II du quinquennat la semaine prochaine dans un discours de politique générale : le Président de la République et le Gouvernement souhaitent être à l'écoute des territoires, des parties prenantes, des syndicats. C'est tout le sens, ainsi, de la mobilisation en faveur de l'emploi et des transitions que le Premier ministre a engagée.

Le sujet de la sécurité routière devrait tous nous rassembler.

**M. Fabrice Brun.** C'est le cas !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il s'agit de sauver des vies. Au cours du deuxième semestre 2018, 127 vies ont été épargnées grâce à la décision de réduire la vitesse à 80 kilomètres-heure. Il est important de le dire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

**M. Vincent Descoeur.** Rien ne permet de l'affirmer !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je fais confiance aux experts de la sécurité routière. Nous ne décortiquerons pas les chiffres ce soir mais nous retiendrons simplement que 127 vies ont été sauvées au cours du second semestre de 2018.

**M. Fabrice Brun.** Vous ne pouvez pas affirmer qu'elles l'ont été grâce à cette mesure.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous pouvez considérer qu'il n'y a plus d'experts de la sécurité routière en France mais je ne partage pas votre opinion. Nous devons savoir écouter les personnes compétentes.

Le Premier ministre a déclaré avoir entendu la demande des élus de pouvoir exercer leur responsabilité, qu'il s'agisse des présidents de conseil départemental, des présidents d'intercommunalité ou des maires.

Pour ce qui est du réseau routier national, les préfets ne peuvent, dans notre République, déroger aux décisions du Premier ministre. Les préfets, au contraire, doivent appliquer les décisions du Gouvernement en ce domaine.

**M. Fabrice Brun.** C'est pourquoi nous demandons au Premier ministre de prendre une autre décision !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous faisons confiance aux élus, comme en témoigne l'attention que nous porterons aux amendements qui ont été déposés. Mais si l'on veut donner des responsabilités aux élus, il ne faut pas appeler les préfets à décider à leur place. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance, au cours de laquelle j'aurai le plaisir de vous rejoindre et de participer à ce débat.

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt heures cinq.)*

*Le Directeur du service du compte rendu de  
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA