

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

262<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**3<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

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### 1. Mobilités (p. 5515)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5515)

Article 15 bis B (*suite*) (p. 5515)

Amendement n° 278

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 2590

Amendements n° 4, 1956, 270

Amendement n° 528, 669

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

Amendement n° 283 rectifié

Après l'article 15 bis B (p. 5528)

Amendement n° 1199

Article 15 bis (p. 5528)

Article 15 ter (p. 5528)

Amendement n° 2673

Amendement n° 1322

Amendement n° 1713 et 1717

Après l'article 15 ter (p. 5529)

Amendement n° 437

Amendements n° 292, 54

Amendements n° 274, 2022, 3436

Article 16 (p. 5530)

Amendement n° 1776

Amendement n° 1917

Amendement n° 1246

Amendement n° 1323

Amendements n° 1324 et 1325, 3210

Article 17 (p. 5530)

Amendements n° 2746, 2586

Amendements n° 1042, 1200, 3276

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5532)

Après l'article 17 (p. 5532)

Amendements n° 1134, 2540, 2541

Article 18 (p. 5532)

M. Pacôme Rupin

M. Matthieu Orphelin

Mme Brigitte Kuster

M. Loïc Prud'homme

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements n° 3082 2<sup>e</sup>me rectification, 3554 (sous-amendement), 3567 (sous-amendement), 3557 (sous-amendement), 3556 (sous-amendement), 3571 (sous-amendement), 3555 (sous-amendement), 1408

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

Après l'article 18 (p. 5542)

Amendements n° 2172, 2368

Amendement n° 2181

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5543)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

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

*(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)*

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.** Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 278 à l'article 15 *bis* B.

### Article 15 bis B *(suite)*

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 278.

**M. Fabrice Brun.** Madame la ministre chargée des transports, je souhaite revenir sur les propos que vous avez tenus juste avant la levée de la séance de cet après-midi. S'agissant de la capacité du préfet à déroger aux consignes du Premier ministre, rien n'interdit à celui-ci de changer d'avis et de suivre nos propositions, comme il l'a fait à la fin de l'année, sous la pression populaire, sur les heures supplémentaires.

Ce que nous demandons, c'est la déconcentration : il est juridiquement possible de confier cette compétence aux préfets.

Par ailleurs, en matière d'accidentologie, une corrélation n'est pas une causalité : la baisse du nombre des morts sur la route est en corrélation avec toutes les mesures prises pour renforcer la sécurité routière, qu'il s'agisse de la lutte contre l'alcool ou la drogue au volant, ou de celle contre ce phénomène relativement nouveau qu'est le téléphone au volant. Affirmer que la réduction de la vitesse est la cause des résultats obtenus n'est pas satisfaisant.

Il est facile de se draper du manteau blanc de la vertu : qui peut imaginer un seul instant que des députés, sur certains bancs, ne combattraient pas la mortalité routière ? Nous sommes tous mobilisés et concernés. Dès le début de l'année 2018, nous avons apporté notre soutien total à dix-sept des dix-huit mesures de sécurité routière annoncées par le Premier ministre, au premier rang desquelles se situait la lutte contre le téléphone portable au volant qui est, je le répète, un fléau.

Comment peut-on s'arc-bouter sur une mesure, à tel point déconnectée des réalités du terrain, que le 80 kilomètres-heure est devenu le symbole, dans notre pays, du ras-le-bol de la technocratie et de la France à deux vitesses ? Cela peut vous paraître irrationnel, mais c'est une réalité : vous ne pouvez pas, aujourd'hui, discuter sereinement de ce sujet avec les Français. Il s'agit de retrouver de la sérénité, voire de la sérénité financière. Faut-il rappeler que les pertes de recettes liées à la destruction des radars, que je condamne, se sont élevées à 200 millions d'euros en 2018, que le montant sera vraisemblablement le même en 2019, et qu'il faudra au bas mot 85 millions pour les réparer ? Je vous le demande : ces quelque 500 millions d'euros n'auraient-ils pas été mieux investis dans la sécurisation et la modernisation des routes ?

Oui, il faut faire œuvre de paix en retrouvant sérénité et consensus, s'agissant de la mobilité dans les territoires. Laissez-nous rouler où c'est possible à 90 kilomètres-heure, sous l'autorité du président du conseil départemental pour les routes départementales et sous celle du préfet pour les routes nationales, en relation avec la commission départementale de la sécurité routière. Ils sauront trouver la vitesse adaptée, conjuguant mobilité et sécurité. Chers collègues de la majorité, vous êtes désormais face à vos responsabilités.

**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.** Monsieur Brun, ce sont plutôt les présidents des conseils départementaux qui seront désormais face à leurs responsabilités. Nous prenons les nôtres en laissant les routes nationales, qui sont sous l'autorité du préfet et, donc, de l'État, à 80 kilomètres-heure. C'est ce que nous avons décidé de faire. Si les présidents des conseils départementaux prennent la décision de passer les routes dont ils ont la responsabilité à 90 kilomètres-heure, ils seront libres de le faire.

**M. Vincent Descoeur.** Ne les stigmatisez pas !

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est vous qui leur attribuez cette liberté !

**M. Fabrice Brun.** Vous en faites donc un enjeu politique.

**Mme Bérangère Couillard**, *rapporteuse*. Vous souhaitez la décentralisation, mais vous n'êtes pas contents que l'État ne veuille pas vous suivre. L'État a pris ses responsabilités.

**M. Vincent Descoeur**. Vous refilez donc la patate chaude aux présidents des conseils départementaux !

**M. le président**. Je vous prie de laisser la rapporteure s'exprimer.

**Mme Bérangère Couillard**, *rapporteuse*. Monsieur Brun, votre amendement n'est pas recevable au plan juridique, car il vise à intégrer dans le domaine législatif des dispositions qui relèvent du domaine réglementaire.

Le président du conseil départemental aura la possibilité de repasser les routes qui dépendent de lui à 90 kilomètres-heure. Il en prendra la responsabilité. L'État, quant à lui, je le répète, a pris les siennes et conservera les routes nationales à 80 kilomètres-heure.

**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*. Nous nous accordons sur l'importance des enjeux de sécurité routière et sur la nécessité de sauver des vies. Comme je l'ai déjà souligné, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, qui regroupe des experts du sujet, les 80 kilomètres-heure peuvent ne pas vous convenir mais ont permis de sauver 127 vies au second semestre 2018.

Vous avez affirmé qu'il faut en finir avec les décisions technocratiques : c'est bien ce que le Premier ministre a annoncé, en permettant aux élus de prendre leurs responsabilités, chacun pour son réseau, maire, président d'établissement public de coopération intercommunale – EPCI – ou président du conseil départemental. Tel est l'objet d'un amendement qui sera examiné dans un instant.

En même temps, la décision du président du conseil départemental, du président d'EPCI ou du maire devra être éclairée. C'est la raison pour laquelle l'amendement prévoit un bilan de l'accidentalité et l'avis de la commission départementale de la sécurité routière. Les Français attendent de nous une clarification des responsabilités. Le dispositif qui est proposé va dans ce sens.

**M. le président**. J'appelle votre attention sur le fait que, si cet amendement est adopté, il fera tomber les vingt-quatre amendements suivants.

**M. Jean-Paul Lecoq**. C'est une motivation !

**M. Fabrice Brun**. C'est même un excellent argument !

**M. le président**. La parole est à M. Vincent Descoeur.

**M. Vincent Descoeur**. Madame la rapporteure, si le Premier ministre est sincère en donnant le droit aux présidents des conseils départementaux d'adapter la vitesse, il ne faut pas ouvrir en amont un procès en les accablant d'une quelconque responsabilité. Vous avez affirmé tout à l'heure que vous alliez donner cette responsabilité aux maires : est-ce sincère ou est-ce un cadeau empoisonné ?

Si l'on vous écoute, seuls les élus peuvent prendre une telle décision, les préfets ne le pourraient pas. J'ai été seize ans président de conseil départemental : cette responsabilité, les présidents de conseils départementaux l'exercent tous les jours. Je n'ai jamais pu augmenter la vitesse ; en revanche,

j'ai régulièrement refusé de la diminuer : en effet, à chaque nouvelle voie, les riverains veulent qu'elle soit limitée à 70 kilomètres-heure. Dans l'exercice de notre fonction, c'est logiquement que les présidents des conseils départementaux sont conduits à ne pas accepter des réductions de vitesse tous les 500 mètres. En cela, ils prennent leurs responsabilités. Ne commencez pas par stigmatiser les présidents de conseils départementaux qui, demain, prendraient cette responsabilité.

Si nous n'avons pas à nous offusquer des remarques de certains collègues, je n'accepte pas qu'on réduise le débat sur la limitation de vitesse, qui est un débat sur la mobilité, à une confrontation entre, d'un côté, les personnes responsables, soucieuses de limiter le nombre des victimes sur les routes, et, de l'autre, les irresponsables, qui seraient les fous du volant.

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Personne ne dit cela !

**M. Vincent Descoeur**. Le Premier ministre a été tenté de tomber dans ce travers à l'occasion d'une ou deux interventions. Ce soir, il convient d'aborder sereinement ce débat. Je le dis tout net : si le Premier ministre est d'accord pour que les élus adaptent la vitesse, c'est qu'il prend, lui-même, la responsabilité de leur donner ce pouvoir. Dans ces conditions, ne venez pas nous dire que les élus qui le feront se retrouveront, demain, sur la liste des inconscients. Je le dis comme je le pense.

**M. Bruno Millienne**, *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Nous disons simplement qu'ils seront responsables.

**M. Vincent Descoeur**. Je tiens à revenir à la question de la pertinence de la mesure et à celles des statistiques. Nous cherchons tous à améliorer les résultats de la sécurité routière : convenons-en, pour avoir un débat serein. J'ai eu l'occasion de présenter dans cet hémicycle une proposition de loi qu'on a rejetée sous prétexte que ses dispositions relevaient du domaine réglementaire – vous n'étiez pas là, madame la ministre, ce n'est pas de votre fait : on m'a reproché de parler de vitesse dans un texte législatif. Or l'amendement que la commission du développement durable a adopté ne fait que reprendre exactement une des dispositions de ma proposition de loi.

**Plusieurs députés du groupe LaREM**. Eh bien, tant mieux !

**M. Vincent Descoeur**. Voilà pour ce qui concerne les aspects réglementaire et législatif de ces dispositions, madame la rapporteure. Que chacun s'en accommode !

S'agissant des statistiques de la sécurité routière, je vous mets en garde contre l'idée d'affirmer avec assurance que la diminution du nombre des victimes en 2018 est liée aux 80 kilomètres-heure : il ne faut pas oublier que la tendance était déjà à la baisse en 2017, où on roulait à 90 kilomètres-heure. Or le Premier ministre a attribué la baisse de la mortalité routière au second semestre de 2018 aux 80 kilomètres-heure, et l'augmentation de cette même mortalité au premier trimestre de 2019, à la dégradation des radars. Il s'accommode vraiment beaucoup des événements, d'autant que les radars ont été dégradés dès novembre 2018.

Nous ne pouvons que saluer la diminution de la mortalité routière en 2018 : toutefois, personne n'est capable aujourd'hui de nous en indiquer la raison principale, du fait que, convenez-en, les raisons sont multiples.

Ne rendez pas ceux qui voudraient rouler à 90 kilomètres-heure responsables d'une augmentation ou d'une diminution insuffisante du nombre des victimes. Dans ce cas-là, pourquoi ne pas avoir choisi de passer à 70 kilomètres-heure ? Il serait idiot de vous poser cette question. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Cela s'appelle un raisonnement par l'absurde.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun.

**M. Fabrice Brun.** M. Descoeur a éclairé l'Assemblée sur la problématique liée aux aspects réglementaire et législatif des dispositions qu'il propose.

Prétendre que les 127 vies épargnées ne l'ont été qu'en raison de la réduction de la vitesse signifie que les autres mesures qui ont été prises n'ont eu aucun impact, notamment celles qui visent à lutter contre l'alcool ou les stupéfiants au volant, ou encore contre l'usage abusif du téléphone au volant, qui est un vrai danger. Je suis un ancien commercial : je faisais 80 000 kilomètres par an. J'ai vu, comme vous, sur la route, des prises de risque incroyables avec le téléphone. Il faut vraiment taper fort, car ceux qui prennent ces risques mettent en danger la vie d'autrui. Affirmer que les 127 vies épargnées ne l'ont été qu'en raison de la réduction de la vitesse, c'est un raisonnement absurde qu'on ne saurait accepter : d'autres mesures ont été prises, que nous soutenons fortement.

**M. Jean-René Cazeneuve.** Que faites-vous des experts ?

**M. Fabrice Brun.** Les experts ? Il y en a, sur la route : ce sont les gendarmes. Lorsque vous les interrogez sur le sujet, ils font le même constat que moi : ils déplorent, au quotidien, les usages malheureux sur la route. Telle est la réalité.

Ne tombons pas dans un débat caricatural : il faut peser les choses. La question de la mobilité, je le répète, est perçue sur le terrain comme l'illustration de la fracture d'un pays que vous coupez en deux, d'un pays à deux vitesses.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud.** Je ne voudrais ni qu'on entende n'importe quoi ni qu'on omette certaines vérités.

Moi aussi, je suis un ancien commercial : je faisais 100 000 kilomètres par an. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**Plusieurs députés du groupe LaREM.** C'est plus !

**M. Vincent Thiébaud.** J'avoue que j'ai fait, il y a dix ans, un stage de rattrapage de points, parce que je n'en avais plus que quatre.

**M. Vincent Descoeur.** Cela ne m'est jamais arrivé !

**M. Vincent Thiébaud.** Lorsqu'on perdait un point, il fallait attendre un an, voire deux ans, pour le retrouver. Or, vous le savez comme moi, plus on fait de kilomètres, plus on est exposé à en perdre. Ce stage m'a ouvert les yeux, d'autant que je roulais vite, à l'époque, je le reconnais. Le jour où j'ai diminué ma vitesse, je me suis aperçu que je ne perdais que quelques minutes et que j'arrivais plus serein à destination.

Affirmer que la vitesse est la cause de tous les accidents est une erreur, c'est vrai. Je suis d'accord avec vous. En revanche, la vitesse est un facteur aggravant.

**M. Fabrice Brun.** Personne ne le conteste.

**M. Vincent Thiébaud.** Puisque nous sommes tous allés au collège, permettez-moi de vous rappeler la formule de l'énergie cinétique : un demi de la masse multiplié par la vitesse au carré. C'est pourquoi, à 90 kilomètres-heure, même si le nombre des accidents n'est pas beaucoup plus élevé, en revanche, c'est plus de 20 % d'énergie cinétique en plus, par rapport à 80 kilomètres-heure, ce qui est important en cas de choc frontal. La conséquence de l'accident est donc moins grave à 80 kilomètres-heure.

**M. Vincent Descoeur.** Alors, il fallait baisser la vitesse à 70 kilomètres-heure !

**M. Vincent Thiébaud.** Il ne faut pas non plus oublier l'aspect comportemental : certains, c'est vrai, continuent de rouler à des vitesses excessives. Mais ceux qui ne supportent pas d'avoir une voiture devant eux et qui, pour la dépasser, passaient à 110, quand la vitesse maximale était à 90 kilomètres-heure, passent désormais à 90 pour dépasser une voiture qui roule à 80.

C'est une économie d'énergie. Quand il y a un choc frontal, il y a moins d'énergie, et les conséquences sont donc beaucoup moins graves. Arrêtons de dire n'importe quoi ! Cela a été clairement constaté dans les pays où la mesure a été mise en œuvre.

Je comprends que les 80 kilomètres-heure puissent gêner dans les zones rurales mais, sur un trajet d'une heure, cela ne représente pas une grande perte de temps, d'autant que nous ne roulons pas tout le temps à 90 kilomètres-heure : sur une route où l'on peut rouler à 90 kilomètres-heure, la vitesse moyenne est de 70 ou de 60 kilomètres-heure, en tenant compte des arrêts et des accélérations.

Je peux comprendre qu'il soit difficile de changer les comportements, mais ne racontons pas n'importe quoi aux Français : rouler à 80 kilomètres-heure permet de réduire le nombre de morts. Je rappelle simplement que, quand vous renversez un piéton en roulant à 50 kilomètres-heure, vous avez un risque sur deux de le tuer. À 30 kilomètres-heure, cette probabilité tombe à 25 %. Cela a donc des conséquences ! Baisser la vitesse, c'est réduire la mortalité sur la route.

**M. Fabrice Brun.** Mais ce n'est pas la seule cause de la baisse de la mortalité !

**M. Vincent Thiébaud.** Vous ne pouvez pas dire l'inverse !

**M. Fabrice Brun.** Je n'ai jamais dit l'inverse !

**M. Vincent Thiébaud.** Même si la vitesse n'est pas la seule cause, c'est un facteur aggravant. Il faut dire la vérité aux Français. Je sais qu'il est dur de s'adapter, mais arrêtons de dire n'importe quoi ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous avez raison, il faut arrêter de dire n'importe quoi. D'abord, ce n'est pas parce qu'on est délégué interministériel qu'on est expert. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Les experts sont sur la route : ce sont les forces de gendarmerie et de police.

**M. Fabrice Brun.** Bien sûr !

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous n'avez qu'à leur poser la question entre quatre yeux et vous aurez des réponses claires. Vous avez rappelé, à juste titre, la formule de

l'énergie cinétique : quand on baisse la vitesse, on diminue l'énergie d'un choc, et il y a moins de problèmes. Cependant, c'est là où il y a des risques d'accidents qu'il faut baisser la vitesse. Certaines préfectures ont mis en place, sous l'égide du préfet, des commissions départementales qui examinent chaque accident pour déterminer sa cause. Ce n'est pas simplement un problème de vitesse ou d'alcool.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Parfois, il y a les deux !

**M. Jean-Marie Sermier.** Les enseignements tirés de chaque accident permettent d'élaborer une stratégie visant à éviter qu'ils ne se reproduisent.

Madame la ministre, il est beaucoup trop simple de dire que nous avons économisé 127 vies. Vous pouvez comparer, à juste titre, le nombre de tués, pendant la même période de deux années différentes. Pourquoi a-t-on économisé ces vies ? Comme l'a très bien dit M. Descoeur, le nombre des accidents diminue depuis de nombreuses années. D'abord, la qualité des voitures s'est améliorée.

**M. Fabrice Brun.** Il y a eu des progrès énormes !

**M. Jean-Marie Sermier.** L'habitacle de la voiture tient mieux, et le moteur, notamment, passe en dessous. Les constructeurs de voiture ont beaucoup travaillé sur ces sujets. Les airbags sur le côté permettent de préserver les vies. Aujourd'hui, je le répète, des outils rendent les voitures moins dangereuses, notamment l'assistance au freinage, qui permet de gagner plusieurs mètres à chaque arrêt.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cela coûte cher !

**M. Jean-Marie Sermier.** Votre raisonnement sur l'énergie ne s'applique qu'en cas de choc, mais s'il n'y a pas de choc, l'énergie ne pose pas de problème.

Madame la ministre, les médias ont relayé avec force cette mesure instaurant les 80 kilomètres-heure, et les automobilistes ont rapidement diminué leur vitesse, par peur de perdre leurs points, ou par peur du gendarme. Mais méfiez-vous : si, à 80 kilomètres-heure, on a l'impression de rouler trop tranquillement, cette mesure aura l'effet inverse. La monotonie et l'endormissement pourraient conduire à augmenter le nombre d'accidents liés à l'inadvertance. Aujourd'hui, certains roulent à 75 kilomètres-heure parce qu'ils ont un peu peur, et sont suivis par des camions qui roulent réellement à 80 kilomètres-heure : ceux-ci roulent à la vitesse réelle, alors que l'automobiliste roule souvent à la vitesse du compteur, ce qui n'est pas tout à fait pareil.

Nous défendons la modulation, qui existait déjà et qu'il faut promouvoir. Cette modulation doit être assumée par tout le monde. Laisser les présidents des conseils départementaux seuls dans cette affaire est une erreur monumentale. Il y a des commissions de sécurité sous l'égide du préfet, donc de l'État. La vitesse sur les nationales et les départementales doit pouvoir être modulée : il faut pouvoir rouler à 90, 80, voire 70 kilomètres-heure dans des virages compliqués, dans des zones où de nombreux accidents ont été constatés. Cela doit se faire en concertation avec les élus et l'État. Si vous n'assumez pas d'aider les maires et les présidents de départements, vous en seriez tenus responsables. L'État se doit d'être le premier des opérateurs, aux côtés des présidents, et de prendre ses responsabilités en matière de vitesse.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Incroyable raisonnement !

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

**Mme Valérie Lacroute.** Nous avons tous l'objectif de réduire le nombre de morts, mais la réponse ne se réduit évidemment pas à la limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure, qui conduit à pénaliser la grande majorité des automobilistes, qui respectent la règle.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il n'y a pas que cette mesure !

**Mme Valérie Lacroute.** L'objectif est également de responsabiliser les automobilistes, pour éviter les accidents mortels.

Je proposerai tout à l'heure des mesures à l'attention des familles endeuillées, car elles attendent un signal. Je pourrais vous lire un témoignage émouvant de l'une d'entre elles, qui attend que l'on prenne des mesures en ce sens. Je vous en dis simplement quelques mots, car nous y reviendrons ultérieurement. Premièrement, l'usage du téléphone portable au volant est la cause d'un accident sur dix.

**M. Fabrice Brun.** C'est un fléau !

**Mme Valérie Lacroute.** Pour l'heure, l'usage du téléphone portable n'est pas considéré comme une circonstance aggravante, au même titre que l'alcool ou la vitesse.

Le deuxième amendement porte sur les médicaments de niveau 3. On a parlé, hier, des passages à niveau : l'accident de Millas était dû à la prise de médicaments de niveau 3 par la conductrice de l'autocar. Ce n'est pas considéré comme une circonstance aggravante ; on peut y réfléchir.

Troisièmement, la prise de tels médicaments n'est pas non plus considérée comme un délit, contrairement à la prise de stupéfiants. Il faut peut-être envisager une telle mesure.

Quatrièmement, quand, dans un tribunal, une famille endeuillée fait face à l'automobiliste qui a tué un des membres de la famille, on parle d'homicide involontaire pendant tout le procès. Mettez-vous à la place des familles ! Je proposerai d'utiliser l'expression : « homicide routier », même si cela ne changera pas la peine encourue.

Il faut laisser la main aux départements, en coopération avec le préfet, car le président de département ne peut pas décider tout seul des limitations de vitesse sur les routes départementales, sans cohérence avec les routes nationales.

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Descoeur.

**M. Vincent Descoeur.** Je tenais simplement à dire, de la manière la plus sereine possible, que notre amendement vise à résoudre un problème de mobilité. J'entends les préoccupations relatives à la sécurité routière, mais nous parlons de mobilité. Je reviendrai sur le sujet en présentant mon amendement, mais, comme on oublie les routes nationales, les territoires ne seront pas tous logés à la même enseigne, certains n'ayant pas la chance de disposer d'une route nationale à deux fois deux voix. Je suis élu dans un département où il y a 2,8 kilomètres de deux fois deux voix : il s'agit d'une route départementale. Nous disposons également d'une route nationale de 143 kilomètres, que Mme la ministre connaît bien, car elle est venue la voir. Sur certaines portions, la route est limitée à 50, voire à 30 kilomètres-heure, en raison de la pente, car il s'agit de franchir le volcan cantalien.

Sur de telles routes, à 30 kilomètres-heure, on roule derrière des camions. À 90 kilomètres-heure, on pouvait les doubler sur des tronçons rectilignes. Avec la limitation à 80 kilomètres-heure, un automobiliste respectueux du code de la route ne peut plus doubler des véhicules lourds, qui ont

une motorisation qui leur permet, même dans un département de montagne, de retrouver une vitesse de 80 kilomètres-heure au bout de la fameuse descente qui, dans certains virages, est limitée à 30 kilomètres-heure. Ce n'est pas une question de règle de trois ou d'énergie cinétique : on a affaire à des convois de véhicules lents, que l'on pouvait doubler sur les portions rectilignes quand on avait le droit de rouler à 90 kilomètres-heure. Aujourd'hui, on roule à la vitesse d'un poids lourd ou d'un camping-car. On a retrouvé les temps de trajet des années quatre-vingt. Sur le parcours qui relie Aurillac, la préfecture la plus enclavée de France, à l'auto-route – une heure et quart, excusez du peu! –, on perd dix minutes, voire plus, car on ne peut plus doubler un camion avec une double remorque. C'est discriminatoire!

Le jour où l'on a demandé à chacun d'attacher sa ceinture, on a fait avancer la sécurité routière, mais ni la mobilité des Bretons ni celle des Cantaliens n'ont été affectées, parce que tout le monde a continué à se déplacer à la même vitesse. On ne demande pas la possibilité de rouler partout à 90 kilomètres-heure : dans mon département, on ne peut pas rouler à 80 kilomètres-heure sur deux tiers du réseau. On n'a pas eu besoin de l'arrêté de M. Philippe pour être raisonnable ; on ne veut pas s'envoler dans les virages!

La commission départementale de sécurité routière, à laquelle participeront les forces de gendarmerie, doit pouvoir identifier les routes adaptées, celles sur lesquelles les statistiques, l'histoire, le recul nous laissent à penser qu'il n'y a pas eu d'accidents qu'on aurait pu éviter en roulant à 80 kilomètres-heure – parce que des gens qui s'envoleront à 130 kilomètres-heure, téléphonent ou franchissent la ligne blanche, il y en aura toujours! J'y reviendrai lors de l'examen de mon amendement, mais la mesure que vous vous préparez à autoriser pour les départementales – je vous en félicite et je la voterai – doit s'appliquer aux routes nationales. À défaut, les routes nationales ne seront pas concernées, et le problème ne se posera que dans les départements qui ont déjà des difficultés de mobilité. L'énergie cinétique se calcule de la même manière en Île-de-France que dans le Cantal. (« Bravo! » sur les bancs du groupe LR.)

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** On ne va pas faire du café du commerce pendant toute la soirée! Quand on diminue la vitesse, on diminue le nombre d'accidents, et si, un jour, il n'y a plus de voitures, il n'y aura plus d'accidents : c'est évident! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

J'ai été, comme vous l'avez entendu tout à l'heure, assez critique envers la brutalité de cette mesure pour pouvoir saluer le pragmatisme de la proposition, même s'il doit y avoir, comme l'a dit mon ami Vincent Descoeur, des problèmes de synchronisation des mesures entre les départements. Les présidents de départements travaillent ensemble et il n'y a pas de raison qu'ils ne se mettent pas d'accord sur des harmonisations, même si certains problèmes peuvent se poser, notamment pour des routes nationales où la vitesse est limitée à 80 kilomètres-heure, encore que, sur le peu de routes nationales qui restent propriété de l'État, les vitesses soient élevées et qu'il s'y produise, évidemment, beaucoup d'accidents.

Comme Vincent Descoeur le sait bien, j'ai été président de département et maire de ma ville. Les anciens maires ici présents savent tous que, là où des pépins se sont produits et répétés, l'adaptation de la réglementation municipale a été rapide. En effet, nous sommes tellement proches des populations que nous avons vite pris nos responsabilités, tantôt pour

limiter les vitesses, tantôt pour accompagner les actions en la matière par des mesures de sécurité. Le transfert de cette responsabilité aux présidents des départements me semble être une très bonne chose, car cela va précisément responsabiliser chacun et mettre en relation les élus départementaux et les populations afin de réglementer la vitesse là où l'accidentalité est importante.

Comme vous le savez peut-être, madame la ministre, j'avais formulé ces propositions dès le début, lorsque j'ai vu poindre ce mécontentement populaire face à la brutalité de la mesure – à la suite, du reste, de propositions formulées par des présidents de départements. Nous avons fait remonter ces propositions. Elles arrivent malheureusement tard, mais mieux vaut tard que jamais.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Puisque vous avez souhaité que nous ayons un débat serein, je partagerai avec vous quelques faits : le nombre de décès au deuxième semestre 2018 est inférieur de 196 à ce qu'il était au deuxième semestre 2017. Selon les analystes de l'Observatoire national de la sécurité routière, compte tenu des causes des accidents, 127 de ces 196 vies épargnées sont attribuables à la réduction de la vitesse. Je ne saurais affirmer que ce chiffre n'est pas plutôt de 128 ou 126, mais il faut tout de même faire un peu confiance aux experts, sans quoi je ne vois pas comment nous pouvons éclairer nos choix.

La baisse de l'accidentalité au second semestre tient aussi à d'autres causes, puisque 127 vies sur 196 ont été épargnées grâce à la limitation à 80 kilomètres-heure.

Comme vous l'avez dit vous-même, le Comité interministériel de la sécurité routière n'a pas formulé seulement une mesure, mais dix-huit. Vous appelez notre attention sur le téléphone au volant, mais nous pourrions parler aussi de l'alcoolémie ou de l'usage des stupéfiants. Je vous invite donc à relire les décisions du Comité interministériel, auxquelles je comprends que vous souscrivez largement.

**M. Fabrice Brun.** Je l'ai fait, madame la ministre!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous aurez donc pu voir que nous ne nous sommes pas contentés de traiter les questions de limitation de vitesse, mais que le Comité interministériel, après l'avis du Conseil national de la sécurité routière, a décidé un ensemble de mesures, dont je vous signale du reste que les parties législatives figurent dans le titre V de la loi.

J'entends, madame Lacroute, que vous souhaitez proposer de nouvelles mesures. Les décisions du Comité interministériel de sécurité routière ont été éclairées par le Conseil national de sécurité routière et tous les acteurs sont autour de la table. Il faut, dans un premier temps, en donner la traduction législative : c'est ce qui est prévu au titre V de la loi. Peut-être faudra-t-il ensuite examiner les mesures que vous proposez. Ce sont là des questions très importantes, sur lesquelles il est également nécessaire de prendre l'avis, notamment, du Conseil national de la sécurité routière, dans la perspective d'une prochaine réunion du Comité interministériel de sécurité routière, qui pourra sans doute prendre à nouveau des mesures importantes pour répondre à notre souhait d'améliorer toujours la sécurité sur nos routes.

Pour en revenir à la limitation de vitesse à 80 kilomètres-heure, les Français attendent de nous de la clarté, celle des choix et de la responsabilité. Le Gouvernement prend ses

responsabilités et a décidé que, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central de son réseau, la vitesse serait limitée à 80 kilomètres-heure.

J'ai été préfète, et le rôle des préfets est d'appliquer la politique de l'État – c'est ce qu'ils feront demain, comme aujourd'hui et comme hier, dans notre République. Nous avons entendu la demande exprimée par les élus, leur souhait de pouvoir prendre eux aussi leurs responsabilités.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est leur domaine, quand même !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il a été rappelé que les mesures de limitation de vitesse sont de nature réglementaire mais, comme vous le savez, en matière de pouvoir de police, il n'est possible que de prendre des mesures plus strictes que celles qui sont prévues. Or, dans le cas présent, pour répondre aux demandes des élus, on souhaite leur permettre de prendre des mesures moins strictes que celles qu'a fixées le pouvoir réglementaire, ce qui suppose de recourir à la loi, même s'il est normal de laisser les limitations de vitesse dans la partie réglementaire du code de la route. C'est le sens de l'article dont nous sommes en train de débattre.

Il ne s'agit pas là d'un refus d'éclairer la décision du président du conseil départemental. Au contraire, la mesure proposée par l'amendement n° 2590 que nous examinerons tout à l'heure prévoit une étude d'accidentalité et un avis de la commission départementale de sécurité routière : les éléments seront donnés aux élus pour qu'ils puissent prendre leurs décisions en toute responsabilité.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Eh oui ! Démonstration limpide !

*(L'amendement n° 278 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2590.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Je commencerai par évoquer ce qui nous rassemble : lutter ensemble contre l'accidentalité sur nos routes. Tous ensemble, nous pouvons nous féliciter des chiffres que notre ministre, Élisabeth Borne, vient de rappeler, et qui font apparaître une baisse de 16,9 % au mois d'avril par rapport à 2018.

La mesure visant à abaisser la vitesse à 80 kilomètres-heure sur les routes secondaires est l'une des raisons de cette baisse, même si ce n'est pas la seule, comme vous le soulignez à juste titre, monsieur Descoeur – nous avons l'honnêteté de le dire. Il y a, dans la majorité, des députés qui sont sur le terrain, à l'écoute de leurs concitoyens, et nous avons entendu la nécessité d'appliquer cette mesure avec plus de discernement.

Le choix que nous vous proposons ce soir vient avant tout des députés. De fait, vous vous focalisez sur Édouard Philippe – j'ai en effet entendu attaquer à de nombreuses reprises notre Premier ministre –, mais la mesure vient des députés de la majorité. La question a, il est vrai, été introduite par le Sénat, puis la commission s'est saisie de cette question et la majorité a fait des propositions, notamment en conservant au président de département la capacité de déroger à cette mesure, mais je propose désormais d'aller plus loin et d'apporter plusieurs ajustements au dispositif.

Le premier consiste à encadrer l'augmentation de la vitesse en limitant cette augmentation à 10 kilomètres-heure, afin d'éviter que la vitesse sur les routes départementales ne passe de 80 à 100 kilomètres-heure, voire à 110 ou 120. Je crois, messieurs, que vous souscrivez à cet objectif.

**M. Vincent Descoeur.** On connaît le code de la route !

**M. Jean-Marc Zulesi.** Deuxièmement, l'amendement tend à ajouter un dispositif pour les routes communales. Si nous laissons la main au président du conseil de département pour les routes départementales, il est logique de laisser également cette faculté au maire pour les quelques routes communales – peu nombreuses, il est vrai – que compte le territoire français.

Troisième proposition : nous prévoyons que l'avis de la commission départementale de sécurité routière se fonde sur une étude d'accidentalité des routes. Il est cependant essentiel de rappeler que cette commission est présidée par le préfet et composée d'associations d'usagers et d'élus locaux, et que le président de département et le maire ne seront donc pas seuls, mais qu'ils s'appuieront sur un avis justifié, reposant sur cette étude d'accidentalité.

Enfin, parce que nous croyons que la place des parlementaires est essentielle, nous proposons d'évaluer et de discuter cette mesure au sein de notre assemblée. Nous proposons donc que, d'ici à mars 2021, le Gouvernement remette un rapport sur l'effet de cette dérogation, permettant à chacun d'entre nous de se faire une opinion sur les effets de l'abaissement de la vitesse maximale à 80 kilomètres-heure.

Monsieur Descoeur, et vous, chers collègues du groupe LR, croyez véritablement en notre sincérité. Vous voyez qu'elle est sous-tendue par une démarche et une volonté pragmatiques de pouvoir appliquer cette mesure avec plus de discernement. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

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

**Mme Bérange Couillard, rapporteur.** Favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dans la version issue de la commission, seul le président du conseil départemental peut augmenter la vitesse sur les routes relevant de son domaine. L'amendement tend à donner aussi cette possibilité aux présidents d'intercommunalité et aux maires. Neuf cents kilomètres de routes communales sont concernés par cet abaissement de la vitesse et il s'agit donc d'une bonne chose, qui va dans le sens de la responsabilité que souhaitent les élus. La version issue de la commission prévoit la possibilité de relever la vitesse maximale autorisée : il est donc utile de préciser que ce relèvement pourra être de 10 kilomètres-heure et que cette mesure s'applique aux voies interurbaines. Avis favorable.

**M. le président.** Je rappelle que l'adoption de cet amendement ferait tomber les quatorze suivants.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ça ne serait pas mal !

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Descoeur.

**M. Vincent Descoeur.** Dois-je comprendre, monsieur le président, que cela ferait tomber les amendements concernant les routes nationales ?



**M. le président.** Jusqu'à l'amendement n° 3197. Nous reprendrions avec l'examen de votre amendement n° 4.

**M. Vincent Descoeur.** Monsieur Zulesi, à titre personnel, je partage votre souci d'assouplir le dispositif. C'est, du reste, ce que je ne cesse de dire depuis le début de cette séance, et même depuis un an. Les arguments que vous avancez sont à peu près les mêmes que ceux que nous avons développés et je suis tout à fait favorable à l'élargissement de la mesure à des voies communales, dès lors qu'elles le permettraient et que les conditions de sécurité seraient réunies. J'adopterai donc cet amendement.

Pourquoi, cependant, les arguments que vous avez opposés et dont j'ai cru comprendre que vous les opposerez encore tout à l'heure à l'élargissement de cette mesure aux routes nationales ne valent-ils pas pour les routes que vous venez de présenter ? Il y a là un manque de cohérence. Je demande qu'on étende le dispositif aux routes nationales et vous proposez de l'appliquer aux routes communales, alors que, très souvent, celles-ci sont tout de même un peu moins bien équipées que les nationales, malgré les retards qu'ont connus ces dernières. Et voilà que, d'un coup, vous faites fi de tous les arguments fondés sur des statistiques de sécurité routière que l'on m'a opposés tout à l'heure à propos des routes nationales ! Je suis pour l'assouplissement, mais il va falloir m'expliquer pourquoi on ouvre au réseau communal, qui n'est pas, à la connaissance des experts, le plus moderne et le plus large du pays, une possibilité qu'on refuse au réseau national – à moins que, dans la foulée, et comme je l'espère, on n'assouplisse complètement le dispositif.

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Je reviendrai rapidement sur les enjeux de sécurité routière. En effet, nous focalisons beaucoup notre débat sur la vitesse, mais il me semble, madame la ministre, que les causes d'accident sont multifactorielles et qu'on fait parfois dire aux experts ce qu'on veut. Si l'on voulait vraiment qu'il n'y ait plus du tout de morts sur la route en agissant exclusivement sur le facteur vitesse, il faudrait, si on lit en détail les études que vous citez, que tout le monde roule à 12 kilomètres-heure. C'est un fait. Il faut donc se garder des analyses basiques.

Les routes les plus sûres en France, celles qui comptent le moins de morts, sont aussi celles sur lesquelles on roule le plus vite : il s'agit des autoroutes, où l'on peut rouler jusqu'à 130 kilomètres-heure.

Il y a un facteur que l'on oublie tout le temps quand on parle de sécurité routière – d'ailleurs, personne ne l'a encore évoqué. On arrive aujourd'hui, s'agissant de la baisse du nombre de tués sur les routes, à un seuil, qui est de 5,8 tués par milliard de kilomètres parcourus. Cela signifie que vous allez pouvoir agir sur quelques facteurs pour, ponctuellement, améliorer les statistiques et épargner quelques vies durant six mois ; mais les six mois suivants, les conditions météorologiques feront peut-être que vous en perdrez autant. Si l'on n'agit pas sur le volume du trafic, qui est exponentiel, on se trouvera toujours confrontés à ce seuil pour ce qui est du nombre de morts par milliard de kilomètres parcourus.

Ce que nous disons, à La France insoumise – et c'est l'opinion que j'avais exposée lorsque nous avons eu ce débat l'an passé –, c'est qu'il faut que nous agissions en vue de réduire massivement le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules individuels. Nous revenons ainsi à notre volonté de promouvoir les mobilités douces et

les transports en commun. Si nous ne réduisons pas le nombre de kilomètres parcourus, nous serons encore longtemps confrontés à ce problème.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Et pourtant, vous êtes contre le covoiturage !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Prud'homme, j'irai tout à fait dans votre sens, et je regrette donc que votre groupe ait proposé tout à l'heure la suppression pure et simple de l'article visant à développer le covoiturage : s'il y a deux fois plus de personnes dans une voiture, il y aura deux fois moins de voitures, et cela réduira les risques ! (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

**M. Jimmy Pahun.** Très bien !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Non, ce n'est pas bien. Cela ne contribue pas à la tranquillité du débat !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Mesdames et messieurs les députés du groupe Les Républicains, je vais réexpliquer l'esprit de nos décisions et ce qui vous est proposé. Vous nous avez alertés sur le fait que les décisions étaient par trop technocratiques. Le Gouvernement est donc allé dans votre sens. Il affirme qu'il s'agit de décisions qui, certes, doivent être éclairées par des experts, comme l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière ou le Conseil national de la sécurité routière, mais qui sont des décisions politiques. Quand il s'agit du réseau communal, c'est le maire qui prend la décision ; quand il s'agit d'un réseau intercommunal, c'est le président de l'intercommunalité ; quand il s'agit du réseau départemental, c'est le président du conseil départemental ; et quand il s'agit du réseau national, c'est le Gouvernement – et non le préfet.

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

**M. Gilles Lurton.** Je voterai bien évidemment cet amendement, madame la ministre. Je suis d'accord avec vous pour dire que c'est une décision politique, et c'est pourquoi je trouve regrettable de laisser le président du conseil départemental décider seul. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est prévu que la commission départementale de la sécurité routière donne son avis !

**M. Gilles Lurton.** J'ai donc une autre proposition à vous faire. On pourrait rédiger le début de l'amendement de la façon suivante : « Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peut fixer, après délibération, ... ». Cela garantirait que l'on consulte la totalité du conseil départemental ou du conseil municipal, majorité comme opposition, sur la question et que l'on procède à un vote.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Oh là là !

**M. Gilles Lurton.** Dans ce cas, la décision serait véritablement politique.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Très bonne idée !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Lurton, les experts de la sécurité routière me disent qu'il s'agit d'une décision de police de la circulation. Néanmoins, le président du conseil départemental disposera de l'avis de la commission départementale de la sécurité routière et je ne doute pas qu'il consultera l'assemblée délibérante.

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Larrivé.

**M. Guillaume Larrivé.** Je voudrais revenir sur la question des routes nationales. J'entends bien que vous estimiez, en tant que ministre et en tant qu'ancienne préfète, que la norme applicable aux routes nationales est définie au premier chef par le Gouvernement. Néanmoins, je voudrais rappeler, en tant que député et aussi en tant qu'ancien membre du Conseil d'État, que la déconcentration, ça existe. Il est parfaitement envisageable que le Gouvernement choisisse de faire exercer une partie de sa compétence par l'autorité préfectorale. C'est ce que nous proposons : que, s'agissant des routes nationales, l'autorité préfectorale puisse, sur certains tronçons, porter la vitesse à 90 kilomètres-heure. Là est notre divergence. Le gouvernement d'Édouard Philippe est favorable à ce que, sur toutes les routes nationales, il y ait une vitesse maximale limitée à 80 kilomètres-heure, alors que nous, nous pensons qu'il serait d'intérêt général de donner la main à l'autorité préfectorale pour que, sur certains tronçons de route nationale, cette vitesse soit portée à 90 kilomètres-heure. Voilà le cœur de notre désaccord.

**M. Fabrice Brun et M. Vincent Descoeur.** Tout à fait !

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** J'ai du mal à comprendre, madame la ministre, que l'on ne puisse pas trouver des portions de route nationale où la vitesse de 90 kilomètres-heure serait acceptable, tout autant qu'elle peut l'être sur une route départementale.

**M. Fabrice Brun.** Et a fortiori sur une route communale !

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Comment imaginer que, sur l'ensemble du réseau routier français, on roule à 90 kilomètres-heure,...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non !

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Non ? Ce n'est pas ça ? Dans ce cas, cela mériterait des éclaircissements !

Nous avons bien compris que, sur les routes départementales, on pourra, suivant l'avis des experts, moduler la vitesse maximale, et c'est pourquoi je voterai cet amendement. Toutefois, j'aimerais que vous nous apportiez une précision concernant les routes nationales : la vitesse sera-t-elle partout limitée à 80 kilomètres-heure, ou cela dépendra-t-il de la dangerosité du tronçon ?

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je voudrais vous redire la règle qui s'applique. Ce n'est que sur les routes bidirectionnelles, sans séparateur central, que la vitesse est limitée à 80 kilomètres-heure. Il se trouve qu'une large partie du réseau routier concédé a des caractéristiques autoroutières et que la vitesse y est limitée à 130 kilomètres-heure ou à 110 kilomètres-heure ; il y a aussi une large partie du réseau routier national qui est à caractéristiques autoroutières et où la vitesse est limitée à 110 kilomètres-heure ou à 90 kilomè-

tres-heure. Ce n'est donc pas sur tout le réseau national que la vitesse est désormais limitée à 80 kilomètres-heure. Sur une large partie, elle sera limitée à 110 kilomètres-heure ou à 90 kilomètres-heure.

Je ne vous ai pas répondu tout à l'heure, monsieur Descoeur, mais vous avez raison de souligner que, sur la RN122, la question n'est pas de savoir si l'on peut rouler à 80 ou à 90 kilomètres-heure : on y roule à 40, à 50 ou à 80 kilomètres-heure.

**M. Vincent Descoeur.** Le problème, c'est de pouvoir dépasser !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous présentons donc un plan de désenclavement, précisément pour traiter le problème des routes qui, comme la RN122, n'ont pas été remises à niveau depuis des années et qui ont besoin d'investissements. Tel est le sens de l'un des cinq plans proposés dans la programmation des infrastructures. Ce plan permettra de faire des déviations autour de bourgs et de réaliser des créneaux de dépassement. Je pense que ces aménagements sont particulièrement attendus dans le Cantal, comme ils le sont en Bretagne ou en Lozère.

**M. Fabrice Brun.** Et en Ardèche !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Tel est le sens de la programmation des investissements, dont nous débattons ultérieurement.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Vous avez bien fait de préciser les choses, madame la ministre. J'avais oublié d'indiquer que je parlais des routes nationales à deux voies, une voie allant dans un sens, la deuxième dans l'autre. La vitesse y sera partout limitée à 80 kilomètres-heure, alors que sur l'ensemble des départementales, qui, sont, dans nos secteurs de montagne tout au moins, toutes à deux voies, la vitesse pourra être limitée à 90 kilomètres-heure. Il y a là une petite incohérence !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est une question de responsabilité !

*(L'amendement n° 2590 est adopté et les amendements n°s 753, 3297, 752, 271, 3087, 967, 1130, 1556, 1617, 1703, 2269, 3088, 3298 et 3197 tombent.) (Applaudissements.)*

**M. le président.** Sur les amendements identiques n°s 4 et 1956 à venir, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 4, 1956, 270, 528 et 669, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 4 et 1956, d'une part, n°s 270, 528 et 669, d'autre part, sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 4.

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement tend à rétablir la disposition adoptée par le Sénat, qui prévoyait de faire bénéficier les routes nationales du même régime que celui qui a été institué par la commission pour les routes départe-

mentales et qui vient d'être étendu aux routes communales, l'idée étant que l'assouplissement du dispositif intéresse l'ensemble du réseau routier français. C'est vital pour les départements qui n'ont pas la chance d'avoir des routes avec deux fois deux voies. En attendant les travaux dont nous accueillons la perspective avec beaucoup de plaisir, il faut bien, madame la ministre, que l'on puisse doubler le camion du laitier ! Or, aujourd'hui, en roulant à 80 kilomètres-heure, on n'est pas autorisé, à moins de mettre une poignée de points en jeu, à doubler un véhicule lourd : telle est la réalité, monsieur Millienne, et je vous demande de l'entendre.

Je me tourne vers vous, chers collègues de la majorité. Chacun d'entre vous connaît parfaitement son département. Certains savent qu'ils ne sont pas concernés, parce qu'ils ont la chance d'avoir dans leur circonscription des deux fois deux voies. Les départements qui vont être affectés par ce que je qualifierais volontiers, sinon de « regrettable oubli » – ce n'en est pas un puisque je n'ai cessé de rappeler la nécessité de cette mesure –, du moins de « décision regrettable », ces départements-là vont se compter sur les doigts des deux mains. Or ce sont précisément les départements qui sont aujourd'hui les plus enclavés, alors que, dans d'autres régions – je ne donnerai pas d'exemple –, on a du mal à trouver une nationale sans séparateur central.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dommage que M. Le Fur ne soit pas là ! (*Sourires.*)

**M. Vincent Descoeur.** J'ai voté avec beaucoup de plaisir l'amendement de M. Zulesi, parce qu'il va dans le sens de la mobilité, mais il manque une pièce au puzzle. Comment vais-je expliquer aux Cantaliens que l'on a réussi à étendre le nouveau régime aux voies communales, mais que, sur les nationales, on continuera à rouler à 80 kilomètres-heure ? On ne pourra plus mettre en avant l'argument de la sécurité routière, puisque ce verrou a sauté pour les départementales, dans la mesure où l'on fait des choix raisonnables, soutenus par un avis de la commission de la sécurité routière, et qu'il vient de sauter aussi pour les voies communales, là encore si la commission de la sécurité routière appuie cette disposition. Qu'est-ce qui empêche qu'on étende ce régime aux routes nationales ?

Tous ceux qui ont des nationales bidirectionnelles, sans séparateur central – je pense en particulier à mon collègue de l'Ardèche –, vont se compter au lendemain de ce vote. Ils vont penser qu'ils sont des laissés-pour-compte, qu'ils ont été oubliés. Or, puisque vous avez eu l'ouverture d'esprit de nous entendre et d'étendre le nouveau régime à d'autres routes, vous n'allez plus pouvoir leur opposer l'argument de la sécurité routière. Vous ne pourrez que dire : « Tout le monde peut s'occuper des routes, sauf les préfets, et tant pis pour vous si vous n'avez pas de deux fois deux voies ». On ne peut pas accepter cela !

Ce sont des territoires qui souffrent déjà d'un sentiment d'abandon.

**M. Fabrice Brun.** Ils souffrent d'enclavement.

**M. Vincent Descoeur.** Rester une heure et quart coincé derrière un camping-car, je vous assure, c'est du vécu ! Qu'est-ce que je vais leur dire, à ces gens-là ? Que ce qui a été voté cette nuit va aggraver la fracture territoriale ? Qui parmi vous oserait soutenir que ce n'est pas vrai ? On a étendu la disposition aux voies communales. De surcroît, cela va concerner des territoires qui ont la chance d'avoir des routes communales de bonne qualité dans un environ-

nement plat – moi, l'amendement précédent, je l'ai voté, mais si l'on roule à 90 kilomètres-heure sur les routes communales de ma circonscription, on est en danger ! Et l'on oublierait les nationales ?

Pardonnez-moi d'insister autant. Le climat est redevenu serein, on a posé la règle à calcul. Ce qui importe, maintenant, c'est de vous alerter sur le fait que vous oubliez des routes. Ce que je vous demande, c'est de la solidarité, parce que je sais bien que, pour nombre d'entre vous, l'affaire est résolue. Je peux le comprendre, mais moi, quand je prends mon véhicule pour quitter Aurillac, quelle que soit la direction, je ne parcours pas 60 kilomètres dans de bonnes conditions. C'est ainsi ; c'est une route nationale sur laquelle, comme Mme la ministre l'a rappelé, on roule sur certaines portions à 50 kilomètres-heure, voire à 30 kilomètres-heure. Et quand il y a une ligne droite de 500 mètres, je me dis que, si je pouvais en profiter pour doubler un camion et un camping-car, je m'en porterais mieux.

On a concilié vitesse maximale à 90 kilomètres-heure et sécurité routière, puisque vous avez vous-mêmes choisi de confier la décision aux élus. La décision politique, madame la ministre, elle est là ! Certes, elle a été relayée par un amendement de plusieurs collègues de la majorité, mais c'est bien le Premier ministre qui, lors d'une conférence de presse, a décidé de s'en remettre au choix des présidents de conseil départemental. Cette décision, qui en entraînera d'autres en cascade, est donc une affaire réglée. La question de la sécurité routière l'est aussi : vous avez validé le choix qui a été fait pour les départements et pour les routes communales. Qu'est-ce qui, dès lors, justifie de laisser moins de 2 000 kilomètres de routes, dans vingt départements, à 80 kilomètres-heure ?

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Rien !

**M. Vincent Descoeur.** Imaginez-vous le sentiment qu'éprouveront les populations concernées ? Il n'y a plus un seul argument à leur opposer, sauf celui qui consiste à dire que l'année où la loi a été votée, malheureusement pour eux, leurs routes n'étaient pas à deux doubles voies. Il n'y a plus un seul argument objectif à leur servir !

J'ai voté avec grand plaisir l'amendement de la majorité, mais je ne vous demande qu'une chose : considérez que, en votant le présent amendement, relatif aux routes nationales, vous rendrez service à dix ou quinze départements, très en retard en termes d'infrastructures, et où l'on a aussi besoin de se déplacer. (*M. Fabrice Brun et Mme Sophie Auconie applaudissent.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1956.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous avons, madame la ministre, voté l'amendement relatif aux routes communales, où l'on pourra donc rouler à 90 kilomètres-heure, moyennant une modulation que, d'ailleurs, nous appelions de nos vœux : il n'est évidemment pas obligatoire de fixer la limite maximale autorisée à plus de 80 kilomètres-heure. Il s'agit bien plutôt, pour les présidents de département et la commission départementale de sécurité, de moduler la limite autorisée en fonction de l'accidentalité constatée. Alors que l'on pourra donc dépasser 80 kilomètres-heure sur les routes départementales, cette vitesse sera la limite maximale autorisée sur les routes nationales. C'est inexplicable.

Nous le savons, madame la ministre : vous avez bien compris que vous aviez fait une erreur en annonçant la généralisation des 80 kilomètres-heure sur l'ensemble du réseau routier français. Nous avons eu la sagesse de vous proposer, non de manger votre chapeau ou d'en revenir à 90 kilomètres-heure, mais de prôner une modulation, y compris à la hausse. C'est d'ailleurs le sens de ces amendements identiques : nous ne plaçons pas pour un retour aux 90 kilomètres-heure, mais pour la possibilité de revoir la limite de 80 kilomètres-heure, fixée par le code de la route, à la hausse.

Sans doute les experts bien informés qui vous entourent vous l'ont-ils dit : le code de la route fixe des vitesses maximales, certes, mais il appartient à chaque conducteur de prendre ses responsabilités pour adapter sa vitesse en fonction de la route et du risque d'accident. Ce que nous vous proposons, en somme, c'est la concorde nationale sur cette question de la vitesse maximale. Désireux de ne pas rallumer une guerre, nous n'avons pas plaidé pour un retour aux 90 kilomètres-heure ; nous vous proposons tout simplement d'appliquer aux routes nationales la mesure qui s'appliquera aux routes communales et départementales, ni plus ni moins. C'est donc tout simple.

Si le présent amendement est voté, nous pourrions tous sortir de ce débat par le haut : vous aurez réussi à imposer une vitesse maximale de 80 kilomètres-heure, et nous aurons, nous, réussi à faire adopter le principe d'une modulation. Celle-ci, d'ailleurs, ne sera nullement soumise à la loi du hasard : elle fera l'objet d'un accord entre les élus, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 270.

**M. Fabrice Brun.** Nous avons fait un pas, mes chers collègues, vers l'assouplissement de la règle universelle de limitation de vitesse. Cette règle, par le fait, pose problème depuis le départ : pas seulement aux députés, mais aussi aux 80 % de Français qui utilisent leur voiture tous les jours. Je fais partie de ces élus d'un département rural magnifique. Imaginez : ma circonscription part du pied du mont Gerbier-de-Jonc, source de la Loire, et, de la montagne, redescend jusqu'aux gorges de l'Ardèche en passant par Aubenas. (« Ah ! » sur divers bancs.)

Elle a beaucoup d'atouts, mais aussi quelques handicaps, notamment un enclavement géographique et routier historique. C'est le seul département de France métropolitaine qui n'a ni autoroute ni voie routière express.

**M. Jimmy Pahun.** C'est une chance !

**M. Fabrice Brun.** C'est une chance lorsque c'est valorisé, mon cher collègue.

En même temps, nous avons quelques problèmes de mobilité. Et, pour ce qui ressortit à l'État, madame la ministre, cette mobilité repose pour partie sur une route nationale unique, la RN102. Les Ardéchois et les Cantaliens comprendront très bien, comme d'autres, qu'ils pourront – dans le respect des consignes de sécurité routière, évidemment : nous le répétons depuis le début de la soirée – rouler à 90 kilomètres-heure sur certaines portions de voies communales et, sur décision du président de département, de routes départementales ; mais le paradoxe est que, tel qu'il est rédigé, le texte ne leur permettra pas de rouler à plus de 80 kilomètres-heure sur la seule route nationale du départe-

ment, son épine dorsale, la RN102. Et pourquoi ? Parce que cette route nationale, sur 99 % de son tracé, est bidirectionnelle et dépourvue de séparateur central.

C'est là tout le paradoxe – je n'ose dire l'absurdité – des mesures que vous prenez. La RN102 a ses problèmes, certes : depuis 2012, la DREAL – direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – y a identifié vingt points dangereux, pour la sécurisation desquels 20 millions d'euros doivent être mobilisés, bien qu'aucune décision politique ne soit intervenue depuis – mais nous y travaillons avec vos services. Comment expliquer, toutefois, que l'on devra rouler moins vite sur une route nationale, sur une route qui traduit l'excellence du réseau français – puisque c'est bien cela, une « nationale » –, que sur une route communale ou départementale ? Il y a là un paradoxe, pour ne pas dire un voyage en absurde.

**M. le président.** Les amendements identiques n° 528 de Mme Emmanuelle Anthoine et 669 de Mme Valérie Bazin-Malgras sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces différents amendements ?

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Défavorable.

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

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Je vais essayer de m'expliquer une dernière fois.

**M. Fabrice Brun.** Il n'y a aucun problème de compréhension !

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Nous nous efforçons, je crois, de débattre sereinement : ne laissons donc pas penser que les 400 000 kilomètres de routes départementales passées de 90 à 80 kilomètres-heure repasseront demain, sur décision du président du conseil départemental, de 80 à 90 kilomètres-heure. Ce ne sera pas le cas, nous le savons tous. Il s'agit seulement d'une possibilité donnée, sur certains tronçons, aux présidents de conseil départemental, dans leur responsabilité d'élus, avec l'éclairage de la commission départementale de la sécurité routière et sur la base d'une étude d'accidentalité.

Vous avez été président de conseil départemental, monsieur Descoeur. Il ne vous serait pas venu à l'idée, cette faculté vous ayant été donnée, de laisser vos services décider. Eh bien, pour les routes nationales, c'est pareil : c'est le pouvoir politique qui prend ses responsabilités en décidant. Le Gouvernement ne délègue pas, ne déconcentre pas la décision dont nous parlons. (*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.** J'ai bien écouté les uns et les autres et comprends les points de vue – dont nous avons d'ailleurs déjà débattu hors de l'hémicycle – qui s'expriment à travers les amendements en discussion. Mais, de mon propre point de vue, il y a aussi une chose que vous devriez comprendre et accepter : lorsque le Gouvernement a décidé de fixer la vitesse maximale à 80 kilomètres-heure de façon uniforme...

**M. Jean-Marie Sermier.** Et sans concertation !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Laissez-moi terminer, mon cher collègue, je ne vous ai pas interrompu...

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Le Gouvernement, disais-je, a pris cette décision pour de bonnes raisons et sur la foi d'une conviction profonde : sur les routes nationales – et départementales, pour le coup – bidirectionnelles sans séparateur, il fallait baisser la vitesse maximale à 80 kilomètres-heure car il y allait de la sécurité routière et de vies à sauver. C'était la conviction du Gouvernement. Cela a provoqué une véritable guerre – pour reprendre le terme de M. Sermier – qu'il convient de ne pas rallumer.

Sur ce point, vous avez été entendu puisque l'amendement n° 2590, que nous venons d'adopter, redonne la main, de façon tout à fait responsable, aux élus. Mais c'est aussi grâce à ce qui s'est passé dans le pays, grâce aux contestations, que le Gouvernement a estimé que la décision, en effet, avait peut-être été trop univoque, et qu'il fallait donc laisser la main aux élus responsables que sont les présidents de département, les maires ou les présidents d'EPCI.

Aujourd'hui, vous arguez de ce sens des responsabilités pour nous demander un alignement sur vos positions, en vertu de la modulation que nous vous avons offerte. Mais que faites-vous de nos propres convictions ? Vous ne les respectez pas ! Si notre conviction profonde est que la vitesse maximale doit rester limitée à 80 kilomètres-heure sur les routes nationales bidirectionnelles, il faut respecter notre choix, qui est lui aussi politique. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LR.*)

**M. Fabrice Brun.** Où est la cohérence ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Chacun décide en connaissance de cause, et avec les éléments dont il dispose. Je ne vous dénie pas le droit de juger que ces choix sont illogiques.

**M. Fabrice Brun.** Merci !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je ne vous l'ai jamais dénié : c'est même ce que j'ai dit tout d'abord. Mais souffrez que l'on n'ait pas le même avis que vous, et que, pour sauver des vies, l'on veuille maintenir, sur les routes nationales bidirectionnelles, la vitesse maximale à 80 kilomètres-heure.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Perea.

**M. Alain Perea.** Au-delà des chiffres, nous parlons de deux sujets passionnants, et le second, je crois, nous occupera beaucoup dans les mois à venir.

Le premier, c'est l'aménagement du territoire. Élu de l'Aude, je connais bien ce département. On peut y circuler à 130 kilomètres-heure, sur autoroute, au niveau du nœud de Narbonne, dans ma circonscription. Je viens de parcourir les chiffres du chômage dans l'Aude, en Ardèche et dans le Cantal. Le département de l'Aude est accessible très rapidement : il possède des lignes de train, des gares, tout ce que l'on peut souhaiter. Pourtant, le taux de chômage y est deux fois plus élevé que dans le Cantal, et près de 10 points supérieurs à celui de l'Ardèche.

Par conséquent, dire que, dans des départements comme les vôtres, mes chers collègues, on ne s'en sortira pas à cause d'une différence de 10 kilomètres-heure, cela revient à

réduire l'aménagement du territoire à cette seule donnée. Or les choses, comme je viens de le suggérer, sont bien plus complexes.

Cela m'amène au second point, la décentralisation et la responsabilité. Pendant trop longtemps, on a mélangé les responsabilités en décentralisant : tout le monde se déclare responsable mais, dès qu'il faut trouver un coupable, on incrimine l'État ! Dans les départements, lorsque nous avons abordé la question des 80 kilomètres-heure, les présidents de conseil départemental, dans leur grande majorité, ont demandé qu'on les laisse décider : vous allez voir ce que vous allez voir, disaient-ils, nous allons, nous, faire dans la dentelle ! S'ils en sont effectivement capables, comme je le crois, donnons-leur, comme nous l'avons décidé, cette possibilité.

Mais si, de son côté, l'État, comme vient de le rappeler M. le rapporteur, ne veut pas faire dans la dentelle sur les routes nationales, respectez aussi ce choix politique ! Au moins y aura-t-il des décisions claires sur les routes nationales : l'État, et nous-mêmes, députés de la majorité, qui suivrons la mise en œuvre du texte, nous serons responsables de la vitesse et de la sécurité sur les routes nationales ; les présidents de département et les maires, eux, seront responsables des choix qu'ils auront faits pour, respectivement, les routes départementales et les routes communales. Cela permettra de clarifier les choses.

Au cours des mois à venir, nous aurons un débat similaire sur bien d'autres sujets. Il est très intéressant, car il dissipe l'ambiguïté entretenue depuis de trop nombreuses années quant au partage des responsabilités – qu'il est grand temps de clarifier, comme on l'a bien vu au cours du grand débat. On ne peut pas en permanence demander plus de responsabilités, affirmer que l'on est capable de les exercer, puis se tourner vers l'État dès qu'un problème se pose ! Pour notre part, nous prenons nos responsabilités ce soir ; quant aux autres, il faudra qu'ils assument les leurs ! (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est cela, la vraie décentralisation !

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Descoeur.

**M. Vincent Descoeur.** Je veux rassurer notre collègue Perea. En ce qui me concerne, j'ai milité pour que les départements puissent adapter la vitesse maximale de circulation ; eh bien, le président du conseil départemental du Cantal l'adaptera ! Je ne demande pas à l'État de faire les choses à ma place.

Vous avez par ailleurs évoqué le taux de chômage, mon cher collègue ; cela va me donner l'occasion de vous expliquer pour quelle raison nous voulons bénéficier d'une mobilité non pas exceptionnelle, mais équivalente à celle des autres – alors qu'au bout du compte, mon département va être l'un des quinze où l'on roulera à 80 kilomètres-heure sur les routes nationales : c'est ainsi que cela va finir !

Pourquoi notre taux de chômage est-il faible ? Parce que, malgré tous nos efforts, l'attractivité du département est très amoindrie par les problèmes de mobilité. Et c'est encore pire depuis la création des nouvelles régions : pour me rendre à une réunion à Lyon qui commence à neuf heures et demie, je dois me lever à trois heures et quart ! La voilà, notre réalité ! Nous avons de belles entreprises, notamment industrielles ; mais, pour accroître leur productivité, elles nous quittent afin de se rapprocher des autoroutes, et avec elles leurs salariés.

Nous aurons toujours 5 % de chômage, mais nous serons moins nombreux ! Voilà ce que nous vivons. Ne laissons donc pas penser que notre faible taux de chômage signifie que tout va bien en roulant à 70 kilomètres-heure !

Bruno Millienne parlait de « conviction » ; si votre conviction, c'est que l'on peut rouler à 90 kilomètres-heure sur les routes départementales et communales, alors que, dans les départements qui n'ont pas la chance de compter des routes à deux fois deux voies, on continuera de rouler à 80 kilomètres-heure parce que cela relève de l'État, je ne la partage pas !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Soit !

**M. Vincent Descoeur.** On parle souvent de France à deux vitesses ; ici, j'ai le regret de vous le dire, vous vous apprêtez à laisser quinze ou vingt départements sur le bord de la route alors qu'ils ont déjà, si vous me permettez l'expression, les plus mal barrés, à cause de leurs difficultés en matière de mobilité et d'enclavement.

Vous pouvez faire des signes de dénégation, cher collègue Pichereau, mais, pour un département situé au cœur du Massif central, à une heure et quart de l'autoroute, à deux heures et demie ou trois heures de la gare TGV la plus proche, les choses sont plus difficiles que pour les autres !

**M. Damien Pichereau.** Non !

**M. Jimmy Pahun.** C'est simplement différent !

**M. Vincent Descoeur.** Je ne demande pas que nous échangeons nos situations, je demande que nous puissions rouler à la même vitesse que vous ! Demain, sur les tronçons sécuritaires, vous roulez tous à plus de 90 kilomètres-heure ; certains rouleront à 110, et d'autres à 130. Les seuls endroits où l'on continuera de rouler à 80 kilomètres-heure sur les tronçons qui le permettent, ce sont les départements qui ne comportent pas de deux fois deux voies : vous laissez de côté les routes départementales bidirectionnelles.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non !

**M. Vincent Descoeur.** Mais, puisque vous doutez de ce que je dis, vous viendrez dans le Cantal...

**M. Damien Pichereau.** Et vous, vous viendrez chez moi !

**M. Vincent Descoeur.** ...expliquer que votre conviction était que l'on pouvait continuer d'y rouler à 80 puisque nous n'avons pas d'autoroute ni de voie à 110, mais que vous vous en fichez ! Je vous le dis comme je le pense : ne commettez pas l'erreur d'aggraver la fracture territoriale au détriment des vingt départements qui ne comptent que des routes bidirectionnelles ! Je vais peut-être en surprendre quelques-uns, mais il n'y a que trois kilomètres de deux fois deux voies dans mon département. Je ne demande pas à rouler à 110, ni à 120 : je demande de pouvoir rouler aussi vite que là où il sera possible de relever la vitesse maximale autorisée. Je ne demande pas l'impossible, je demande la justice !

**M. Fabrice Brun.** Bravo !

**M. Vincent Descoeur.** Je ne vous demande pas de renoncer ; je ne vous fais pas de procès d'intention : je vous demande, très clairement, de nous aider.

Vous parlez d'aménagement du territoire ; comment allez-vous dire aux Cantaliens que vous leur avez créé une Agence nationale de cohésion des territoires, mais que l'on mettra plus de temps pour arriver chez eux parce que vous leur avez

laissé leur route à 80 kilomètres-heure au motif qu'ils ne satisfaisaient pas aux critères ? (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Non, non !

**M. Fabrice Brun.** Bien sûr que si ! C'est la réalité !

**M. Vincent Descoeur.** Mais oui, nous allons rester à 80 kilomètres-heure ! Notre préfecture sera la seule à ne pas être desservie par une route à 90 ou à 110 ! Voilà comment cela va se terminer !

Ce n'est pas juste. Or je vous demande simplement d'être animés d'un désir de justice territoriale au moment d'appuyer sur le bouton pour voter. Si vous ne le faites pas, je serai déçu, ce qui ne vous empêchera pas de dormir ; mais surtout, je vous l'assure, vous commettrez une erreur dont vous verrez qu'avec le temps, ajoutée aux autres, elle contribuera à alimenter le sentiment d'abandon. Et ce n'est pas uniquement un sentiment : si, demain, mon département est le seul où il n'y ait pas un tronçon correct sur lequel on roule à 90, je suis désolé, mais je ne pourrai pas vous en remercier ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

**M. Jean-Paul Lecoq.** Je n'ai pas voté l'amendement de M. Zulesi qui a été adopté à une large majorité – je prends la peine de le dire publiquement, puisqu'il n'a pas fait l'objet d'un scrutin public – car j'avais l'impression qu'il ne disait pas tout, qu'il était piégé : la notion de responsabilisation me semblait comporter un piège non seulement politique, mais politique. Alors que nous parlons de vies à sauver, certains semblent en effet se livrer à des paris politiques sur l'avenir : si jamais, paraissent-ils se dire, il y a demain un accident dans un département qui a augmenté la vitesse sur les routes départementales, on en fera porter la responsabilité aux autorités locales. Je ne voulais pas voter un amendement qui me donnait cette impression.

Puisque vous avez voté cet amendement, c'est que vous jugez crédible l'éventualité d'une augmentation de 10 kilomètres-heure de la vitesse autorisée sur certaines portions de route communale ou départementale. Mais vous ne pouvez pas jouer avec la vie de nos concitoyens !

En outre, la mesure doit être compréhensible par l'ensemble de la population française ; c'est ce que s'efforcent de montrer nos camarades du groupe Les Républicains. Si vous jugez cette éventualité crédible, vous ne pouvez donc pas ne pas juger également crédible la même possibilité sur une route nationale, si la configuration, voire la commission de sécurité compétente, est la même. Pourquoi déclareriez-vous que vous ne relèverez pas la vitesse sur ces routes, sinon par combine politicienne ? Or je me refuse à cautionner ce genre de combine.

Par cohérence, et pour que mes concitoyens comprennent que nous devons sortir de la situation actuelle, je voterai les amendements défendus par le groupe Les Républicains. Si l'on considère que l'éventualité mérite d'être étudiée, ce qui ne veut pas dire qu'elle se concrétisera, ce doit être le cas sur l'ensemble du réseau – chacun exerçant, naturellement, ses responsabilités propres. En revanche, en ne votant pas ces amendements, vous décidez que l'on ne relèvera pas la vitesse sur certaines routes, même s'il est possible de le faire et que cela ne pose aucun problème, pour la seule raison qu'il s'agit de routes nationales. Ce n'est pas possible ! Comment voulez-

vous que les citoyens français le comprennent? Comment voulez-vous que nous l'expliquions ce week-end sur les marchés?

**M. Fabrice Brun.** C'est inexplicable!

**M. Jean-Paul Lecoq.** La seule explication possible, c'est que vous jouez avec le feu. Or il s'agit d'une bombe à retardement. Soyez cohérents avec l'amendement Zulesi, que vous avez adopté: votez les amendements issus du groupe Les Républicains; la démarche sera alors politique, et non politique.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun.

**M. Fabrice Brun.** Je remercie tout d'abord notre collègue Perea d'avoir souligné le dynamisme de l'économie ardéchoise, qui souffre certes de handicaps, mais possède aussi beaucoup d'atouts que nous savons valoriser grâce au travail de tous les acteurs – élus, acteurs économiques et associations.

Je ne changerai pas un mot au remarquable plaidoyer de Vincent Descoeur en faveur du Cantal, sinon pour remplacer le nom de Cantal par celui d'Ardèche et celui de RN122 par celui de RN102.

Voici ce qu'il faut en conclure. Au moment d'appuyer sur le bouton pour voter, vous n'avez qu'une question à vous poser, mes chers collègues: votre vote va-t-il, oui ou non, aggraver la fracture territoriale?

**M. Alain Perea.** Mais non! Cela n'a rien à voir!

**Mme Valérie Lacroute.** Si, malheureusement!

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

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Je suis un peu surprise de la façon dont vous avez présenté les choses, monsieur Lecoq: elle ne vous ressemble pas. M. le député Perea l'a clairement expliqué: nos concitoyens attendent que chacun prenne ses responsabilités; ils veulent que les responsabilités soient clarifiées et que le politique assume les siennes. Eh bien, c'est ce que nous faisons. Et « politique » ne veut pas dire « politique », monsieur Lecoq; vous le savez bien.

Monsieur Descoeur, les départements que vous avez évoqués ont toute l'attention du Gouvernement. Le plan de désenclavement – l'un des programmes dont nous discuterons lorsque nous aborderons la programmation des infrastructures – concerne précisément les routes dont nous sommes en train de parler, dont la RN122. Je rappelle à ce propos, monsieur le député, l'existence d'une liaison d'aménagement du territoire et le fait que j'ai relancé une politique de liaison aérienne d'aménagement du territoire pour Aurillac, pour Castres, pour Brive – même si cela pose des problèmes d'émission de gaz à effet de serre auxquels nous devons être attentifs –, parce qu'il est effectivement important de faciliter l'accès aux aéroports français et européens si l'on veut maintenir les entreprises dans les territoires.

Nous accordons ainsi une très grande attention, comme vous pourrez le vérifier à propos de la programmation des infrastructures, non seulement à la RN122, mais également à la RN116, à la RN88, à la RN2, à la RN164 – M. Le Fur n'est pas là, mais il le sait bien –...

**M. Fabrice Brun.** Et la RN102?

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** À la RN102 aussi; je suis bien au courant des études que mes services lui consacrent, monsieur le député, je vous le confirme!

Voilà pourquoi nous avons voulu lancer un plan de 1 milliard d'euros, auquel nous reviendrons, je le répète, au sujet de la programmation des infrastructures.

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

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Boyer.

**Mme Pascale Boyer.** Mes chers collègues, je voudrais vous parler d'un cas très concret. C'est arrivé avant-hier, sur une route départementale, anciennement nationale, limitée à 80 kilomètres-heure. Mon fils était dans une voiture; il s'est retrouvé face à une autre voiture qui avait dévié de sa trajectoire. Il a fait quatre tonnes. Qu'est-ce qui a sauvé la vie des automobilistes? Le fait que les deux voitures aient roulé à 80 kilomètres-heure. Si cela n'avait pas été le cas, je ne serais pas dans l'hémicycle ce soir: je pleurerais mon fils décédé.

Arrêtons donc de dire n'importe quoi, et pensons à la sécurité des usagers de la route. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Fabrice Brun.** Si vous remettez une pièce dans la machine, on repart pour un tour!

**M. le président.** S'il vous plaît, mes chers collègues!

**Mme Pascale Boyer.** Cela s'est passé en Isère, à la limite des Hautes-Alpes, sur une route de montagne. La route, à cet endroit, est droite et réputée sans risque. Mais si les voitures avaient roulé plus vite que 80 kilomètres-heure, il y aurait eu un drame! Arrêtons donc la démagogie; pensons plutôt à la sécurité de tous ceux qui empruntent nos routes.

Je remercie le Premier ministre, car c'est grâce à lui que cette route, une route départementale, était limitée à 80 kilomètres-heure. Demain, je ne sais pas si les présidents des départements de l'Isère et des Hautes-Alpes y porteront la vitesse maximale à 90 kilomètres-heure, mais si un accident du même type s'y produit et fait quatre morts, dont deux jeunes de 21 et 37 ans, ce sont eux qui seront responsables de ce drame!

**M. Vincent Descoeur.** Voilà exactement ce que je voulais éviter...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous avons donc la réponse!

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 4 et 1956.

(*Il est procédé au scrutin.*)

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

Nombre de votants .....	52
Nombre de suffrages exprimés .....	50
Majorité absolue .....	26
Pour l'adoption .....	16
contre .....	34

(*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 4 et 1956 ne sont pas adoptés.*)

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 270, 528 et 669 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 283 rectifié de M. Fabrice Brun est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 283 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 15 bis B, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 15 bis B

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1199, portant article additionnel après l'article 15 bis B.

**M. Gilles Lurton.** L'abaissement de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure sur les routes secondaires, entré en vigueur en juillet 2018, suscite de multiples interrogations. La généralisation de cette mesure peut, dans certaines zones, ne pas être pertinente et ne pas prendre en compte les spécificités des routes départementales. Ainsi, la création d'un comité d'évaluation mesurant la pertinence de ce changement au niveau départemental aurait l'avantage de mieux prendre en considération ces spécificités. La présence, au sein de ce comité, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental permettrait de bénéficier d'une réelle réflexion locale et d'éviter que tout ne soit décidé à Paris.

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

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Défavorable.

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

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

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Reiss.

**M. Frédéric Reiss.** Vous avez affirmé tout à l'heure, madame la ministre : « Nous prenons nos responsabilités. » Alors que la mesure en question a été prise par le Premier ministre, avec le silence de l'Élysée, pourquoi donc, le 16 mai dernier, l'a-t-on subitement assouplie ? Peut-être des élections européennes s'annonçaient-elles... Reste que les conseils départementaux en discutent et la plupart de leurs présidents prendront leurs responsabilités. Le présent amendement propose ainsi qu'un comité départemental d'évaluation soit constitué, réunissant notamment le président du conseil départemental et le préfet. Six mois après la promulgation de la loi, en fonction du bilan établi par ledit comité, il s'agirait de prendre les décisions qui s'imposent afin d'avancer.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1199 n'est pas adopté.)*

#### Article 15 bis

*(L'article 15 bis est adopté.)*

#### Article 15 ter

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2673 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** La possibilité pour les EPCI ou les EPT, en Île-de-France, d'établir des barèmes de stationnement sera soumise, en application de l'article 15 ter, à l'accord d'Île-de-France Mobilités et à celui des communes, dans des conditions de majorité requise similaires à celles existant pour l'organisation de la mobilité. Dès lors, puisque cette possibilité de créer des barèmes intercommunaux est pertinente dans certains EPCI, je suis défavorable à la suppression de l'article.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2673, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement de précision n<sup>o</sup> 1322, de Mme Bérangère Couillard, rapporteure, est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1322, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 1713 et 1717, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour les soutenir.

**Mme Laurianne Rossi.** Ces deux amendements visent à adopter une politique du stationnement – laquelle fait partie de la politique des mobilités – à l'échelle intercommunale. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles – dite loi MAPTAM – a organisé la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les collectivités peuvent fixer librement les tarifs de stationnement et de « forfait post stationnement », et en déléguer la gestion à un tiers.

Il ne s'agit absolument pas de revenir sur cette réforme, qui était attendue – une réforme récente et en cours d'évaluation –, mais seulement de réguler les tarifs de stationnement à l'échelle de l'EPCI-EPT, c'est l'objet de l'amendement n<sup>o</sup> 1713, ou bien à l'échelle du bassin de mobilité, objet de l'amendement n<sup>o</sup> 1717. Ces deux amendements prévoient que l'on ne pourra trouver dans les communes des écarts de tarifs de stationnement supérieurs de 20 % au plafond fixé par l'intercommunalité ou par le bassin de mobilité dont elles sont membres.

Nous souhaitons promouvoir une approche intercommunale des mobilités et de la politique du stationnement et lutter contre des inégalités tarifaires dont nous pouvons observer l'accroissement dans nos départements – c'est le cas dans mon département des Hauts-de-Seine. Ces inégalités sont vécues comme une profonde injustice par nos concitoyens, si bien qu'on note des reports de stationnement des plus préoccupants et des effets de congestion non moins inquiétants puisque des Français reprennent leur véhicule, délaissant les transports en commun qu'ils empruntaient jusqu'alors, du fait de tarifs prohibitifs qu'il faudrait donc encadrer à l'échelle soit de l'intercommunalité, soit du bassin de mobilité.

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

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Le droit en vigueur dispose que les barèmes de stationnement doivent être compatibles avec le plan de mobilité. Toutefois, préciser dans la loi que ce barème ne peut dépasser de 20 % les tarifs plafonds fixés par le plan de mobilité – ou par le schéma directeur intercommunal du stationnement –, instaure une forme de tutelle sur les communes et les



EPCI qui décident de ces redevances de stationnement. Cela me semble donc difficilement envisageable sans qu'on porte atteinte à la libre administration des collectivités. 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. Bruno Duvergé.

**M. Bruno Duvergé.** On semble transposer ici un problème local à l'échelle nationale. Chaque intercommunalité a le droit de s'administrer comme elle l'entend. Depuis le début de l'examen du texte il est question de responsabiliser les intercommunalités. Je voterai donc contre ces deux amendements.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** J'avais bien identifié, dans le plan de déplacements urbains d'Île-de-France – PDUIF –, la précision que vous venez d'apporter, madame la rapporteure. Il s'agit toutefois d'une grille tarifaire indicative et d'un tarif plancher, et en aucun cas d'une exigence. Je vais tout de même retirer mes deux amendements.

Il n'en reste pas moins, au vu de nos échanges d'hier sur le schéma directeur cyclable et sur les schémas de déploiement de bornes de recharge et au vu de notre présente discussion sur le stationnement, que je n'entends pas, loin de là, placer les collectivités sous tutelle – j'ai bien entendu vos considérations sur le principe de leur libre administration. Seulement, je ne connais pas de politique d'aménagement du territoire sans que soient élaborés des documents de planification et définies des politiques cohérentes de déploiement aussi bien de bornes de recharge que de schémas directeurs cyclables, et une politique tarifaire cohérente. (*Mme Sandra Marsaud applaudit.*) Il y va du quotidien de nos concitoyens.

(*Les amendements n° 1713 et 1717 sont retirés.*)

(*L'article 15 ter, amendé, est adopté.*)

#### Après l'article 15 ter

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 437, portant article additionnel après l'article 15 ter.

**Mme Brigitte Kuster.** La loi MAPTAM de 2014 a instauré une dépénalisation et une décentralisation du stationnement payant, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Aujourd'hui, les professionnels de la location de véhicules doivent d'abord s'acquitter du règlement du forfait post-stationnement – FPS – et ensuite se retourner contre le locataire afin de recouvrer la somme, alors qu'ils disposaient auparavant de la possibilité de désigner le locataire responsable. Nous souhaitons donc revenir sur cette incongruité par le présent amendement.

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

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** La préoccupation dont vous faites part a fait l'objet de courriers de la part de parlementaires auxquels nous avons répondu. Votre amende-

ment reviendrait sur un principe important de la réforme du stationnement payant entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018, principe fondé sur un système de redevance reconnaissant un redevable légal unique, le titulaire du certificat d'immatriculation, en l'occurrence le loueur professionnel. Ce dernier peut se faire rembourser par le client le montant du forfait de post-stationnement dans le cadre du contrat qui les lie. Des travaux sont en cours, à l'initiative de mes services et en lien avec les différents ministères concernés, en particulier avec la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes – DGCCRF –, pour préciser les conditions dans lesquelles un tel remboursement peut être effectué dans le respect des droits des consommateurs. Le cas échéant, des évolutions réglementaires pourraient être envisagées. Et puisque votre proposition relève du niveau réglementaire, je vous suggère de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

(*L'amendement n° 437 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 292, 54, 274, 2022 et 3436, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 54, 274, 2022 et 3436 sont identiques.

La parole est à M. Frédéric Reiss, pour soutenir l'amendement n° 292.

**M. Frédéric Reiss.** La ministre a déjà répondu en partie aux préoccupations que nous entendons exprimer à travers le présent amendement. Il vise à faire peser la responsabilité pécuniaire d'une infraction de stationnement sur le conducteur effectif et non sur le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Avec la loi MAPTAM, certaines dispositions ont supprimé la possibilité pour les entreprises de location de véhicules de désigner le locataire responsable dans le cas d'une infraction de stationnement. Nous proposons ici une mesure de bon sens et d'intérêt général puisqu'il semble logique qu'un citoyen assume pleinement les conséquences de ses actes et qu'il soit sanctionné pour ses infractions afin d'avoir conscience des limites et des lois.

**M. le président.** L'amendement n° 54 est-il défendu ?

**M. Gilles Lurton.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 274 de M. Fabrice Brun est défendu.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 2022.

**Mme Jeanine Dubié.** La législation en vigueur ne permet pas aux sociétés de location d'identifier les clients qui ne paient pas leur stationnement alors qu'ils sont seuls responsables de cette infraction. Or c'était possible avant le vote de la loi MAPTAM en 2014 : il s'agirait donc ici d'une réparation.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3436.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous voulons savoir, madame la ministre, si vous pensez que les loueurs de voitures contribuent à la mobilité, ce que nous croyons pour notre part. Il s'agit de favoriser l'intermodalité entre le train et une voiture louée à l'arrivée, évitant ainsi qu'une voiture ne parcoure

plusieurs centaines de kilomètres. Il est dès lors important que les entreprises de location de véhicules survivent et se développent.

Aujourd'hui, quelques cas permettent de mesurer les conséquences de ce qui a constitué, à mon avis, une erreur de la loi MAPTAM. En effet, la marge de certains loueurs a été absorbée par les amendes qu'ils ont dû payer à la place de leurs clients.

Il faut donc clarifier les choses en permettant aux professionnels de dénoncer ceux auxquels ils avaient loué un véhicule au moment où un PV a été dressé. Vous encouragez ainsi l'intermodalité, et permettez en conséquence de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

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

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Il est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous avez raison, monsieur Sermier : il faut encourager l'usage partagé de la voiture, dont la location constitue un bon exemple. Nous soutenons pleinement cette pratique, et je peux vous rassurer. Lorsque vous rendez une voiture sans avoir fait le plein ou en ayant négligé de signaler une rayure – je vois que cela ne vous arrive pas (*sourires*) –, les loueurs sont parfaitement en mesure de prélever des frais complémentaires sur votre carte de paiement. De la même façon, s'ils rédigent bien leurs contrats, ils parviennent aussi à facturer le montant des amendes qu'ils doivent répercuter sur leurs clients.

Nos derniers échanges avec les loueurs montrent qu'ils ont tous adopté cette pratique, à une exception près. Ils souhaitent être rassurés par des dispositions réglementaires qui confirment qu'ils ont bien le droit de le faire. Nous allons prendre ces dispositions. Avis défavorable.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, en cas de rayure ou lorsque le plein n'est pas fait, une vérification est effectuée au moment où on rend la voiture,...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Pas nécessairement !

**M. Jean-Marie Sermier.** ...alors que le PV arrive quelques jours après. Cette distorsion est préjudiciable. Toutes les entreprises peuvent identifier l'utilisateur d'un véhicule qui a fait l'objet d'une amende de stationnement ; pourquoi les loueurs ne pourraient-ils pas le faire ?

Peut-être notre amendement est-il mal rédigé, je n'en sais rien. Vous pourriez en tout cas essayer de travailler sur ce sujet pour faire en sorte que les loueurs entrent dans le droit commun.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Tout cela va bien se faire !

*(L'amendement n° 292 n'est pas adopté.)*

*(Les amendements identiques n° 54, 274, 2022 et 3436 ne sont pas adoptés.)*

## Article 16

**M. le président.** L'amendement n° 1776 de M. Christophe Bouillon est défendu.

*(L'amendement n° 1776, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1917 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

*(L'amendement n° 1917, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1246 de M. Vincent Rolland est défendu.

*(L'amendement n° 1246, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1323 de Mme Béangère Couillard est de précision.

*(L'amendement n° 1323, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n°s 1324 et 1325, tous les deux de Mme Béangère Couillard, sont rédactionnels.

*(Les amendements n°s 1324 et 1325, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Béangère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 3210.

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** L'information des usagers de la route sur les dispositifs de contrôle mis en place sur les voies réservées revêt une importance particulière, notamment dans le cas des premières réalisations. Elle mérite toutefois d'être adaptée selon les contextes, la nature et le séquençage de la réalisation de ces voies.

La définition des modalités d'information sera plus aisément adaptable si elle continue à relever de la compétence du pouvoir réglementaire comme cela est le cas aujourd'hui. La signalisation routière relève en particulier du niveau réglementaire.

La précision selon laquelle l'arrêté autorisant la mise en place des dispositifs de contrôle indiquera les modalités d'information permet de tenir compte des obligations d'information résultant du droit de l'Union européenne et de la protection des données personnelles. Elle répond aussi à une préoccupation de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

*(L'amendement n° 3210, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 16, amendé, est adopté.)*

## Article 17

**M. le président.** Sur l'article 17, je suis d'abord saisi d'un amendement n° 2746 de suppression. La parole est à M. Jean-Marie Sermier pour le soutenir.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de ma collègue Isabelle Valentin vise à supprimer l'article dans un souci de clarté juridique.

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

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable. Nous devons permettre au cotransportage de colis de se développer, car cette pratique répond à une véritable nécessité. En revanche, il faut encadrer cette activité.

Aujourd'hui, environ 18 % des poids lourds français utilisés dans le cadre du transport routier de marchandises réalisés pour le compte d'autrui circulent à vide. De nombreuses voitures de particuliers roulent avec un coffre vide. Le cotransportage de colis présente dès lors des avantages, tant pour le conducteur que pour l'expéditeur. Il permet de limiter les parcours réalisés à vide et d'optimiser le chargement des véhicules. Il contribue ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il est indispensable, afin de développer cette activité, de la définir et de la réglementer de manière claire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis défavorable. Dans la lignée de l'article 15 qui visait à encourager le covoiturage, l'article 17 tend à favoriser le cotransportage. Plutôt que de laisser des camionnettes sillonner nos routes, autant utiliser les coffres vides pour transporter des petits paquets en partage de frais.

Le cotransportage en est aujourd'hui au même point que le covoiturage il y a quelques années : nous devons nous assurer que nous permettons l'essor de cette activité, que nous ne freinons ni l'innovation ni le développement de l'économie solidaire, tout en prévenant les dérives – il ne doit pas, par exemple, y avoir d'exercice illégal de la profession de transporteur – et en clarifiant les responsabilités.

Nous avançons sur les marchandises comme nous avons avancé sur le covoiturage. L'article 17 fait partie de ces avancées ; il est important de le maintenir.

*(L'amendement n° 2746 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2586.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement rédactionnel vise à faire concorder les chapitres de la partie législative et de la partie réglementaire du code des transports suite aux évolutions du texte depuis son examen au Sénat.

*(L'amendement n° 2586, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1042 et 1200.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1042.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il vise à améliorer l'activité de cotransportage de colis en permettant qu'elle soit « effectuée de façon concomitante avec le covoiturage ».

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1200.

**M. Gilles Lurton.** Il est défendu.

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

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable. Je partage l'objectif de l'amendement : le covoiturage et le cotransportage sont compatibles. Il s'agit de deux activités distinctes. Par défaut, étant donné qu'il n'y a pas d'interdiction dans la loi concernant le cumul de ces deux activités, et comme cela a été indiqué lors de l'examen en commission, ce cumul est donc autorisé. Il n'y a pas lieu de modifier la loi.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Sermier, je salue le fait qu'après avoir défendu un amendement de suppression de l'article, vous soyez maintenant rallié à la cause du cotransportage. Comme vient de le dire Mme la rapporteure, il n'y a pas d'incompatibilités entre covoiturage et cotransportage. Votre amendement est donc satisfait. Avis défavorable.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous aviez bien noté, madame la ministre, que des collègues étaient les premiers signataires des amendements à l'article 17 que j'ai soutenus. Je les ai cosignés parce qu'ils méritaient d'être défendus. Il faut que vous puissiez vous exprimer sur chacun de ces sujets : cela renforce la position définitive que nous adoptons. L'amendement n° 1042 a été rédigé par M. Gérard Menuel. Puisque vous nous dites qu'il est satisfait, je le retire.

*(L'amendement n° 1042 est retiré.)*

**M. le président.** Monsieur Lurton, maintenez-vous l'amendement n° 1200 ?

**M. Gilles Lurton.** Je le retire, mais pour ma part, je n'avais pas signé l'amendement de suppression.

*(L'amendement n° 1200 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3276.

**M. Christophe Bouillon.** Il vise à établir une égalité de traitement entre les actuels commissionnaires de transport et les plateformes numériques qui agissent dans le même champ sans être soumises à la même réglementation. C'est pourquoi il est proposé que les plateformes numériques officiant en tant qu'opérateur de transport de marchandises soient reconnues comme commissionnaires de transport.

Autrement dit, puisque les activités exercées par les plateformes numériques de fret sont en tout point similaires à celles des commissionnaires de transport, il est proposé de leur appliquer ce statut. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités grâce à un dispositif existant et déjà opérant auquel se soumettent l'ensemble des professionnels du secteur de la livraison.

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

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

*(L'amendement n° 3276, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 17, amendé, est adopté.)*

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

**M. Jean-Marc Zulesi.** Monsieur le président, je demande une suspension de séance de dix minutes.

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

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

*(La séance, suspendue à vingt-trois heures trente, est reprise à vingt-trois heures quarante.)*

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

#### **Après l'article 17**

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 17, n<sup>os</sup> 1134, 2540 et 2541, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n<sup>os</sup> 1134 et 2540 sont identiques.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1134.

**M. Michel Castellani.** Il s'agit d'un amendement de notre collègue François-Michel Lambert. Il est proposé de faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les personnes utilisant de petits cyclomoteurs – soit jusqu'à 50 centimètres cubes – tout en assurant leur professionnalisation. À cette fin, la création par voie réglementaire de la notion de petite capacité de transport, basée sur un nombre réduit d'heures de formation et un coût minimal, est prévue, quand le système actuel, datant d'une loi de 2005, bloque l'entrée des petits moyens de transport sur le marché puisqu'ils sont soumis aux mêmes obligations que les utilisateurs de camions de 3,5 tonnes, soit plus de 100 heures de formation et 1 800 euros d'immobilisation financière.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Buchou, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2540.

**M. Stéphane Buchou.** Cet amendement de notre collègue Frédérique Tuffnell est dans le même esprit que celui défendu à l'instant par notre collègue Castellani. Aujourd'hui, les deux-roues sont soumis à une loi de 2005 qui impose à leur conducteur souhaitant utiliser son cyclomoteur en tant que livreur des exigences de capacités professionnelles et financières identiques à celles du conducteur d'un véhicule utilitaire pouvant peser jusqu'à 3,5 tonnes, à savoir une formation de plus de 100 heures et une immobilisation financière de 1 800 euros. L'amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les personnes utilisant des deux-roues motorisés ne dépassant pas 50 centimètres cubes et 45 kilomètres à l'heure, en créant par voie réglementaire la notion de petite capacité de transport, qui comprendrait les critères suivants : un nombre proportionné d'heures de formation sur la sécurité routière et les règles d'hygiène ; un coût minimal, compatible avec les ressources limitées dont disposent les étudiants ou les jeunes qui souhaitent s'engager dans des activités de livraison pour un temps limité et à temps partiel. Cette petite capacité serait utilisée par les livreurs qui exercent leur activité à titre individuel.

Mais dès lors qu'ils souhaiteraient embaucher d'autres livreurs, ils devraient être titulaires de la capacité actuellement prévue par les textes.

**M. le président.** Puis-je considérer, monsieur Buchou, que vous avez également défendu l'amendement n<sup>o</sup> 2541 ?

**M. Stéphane Buchou.** Oui, monsieur le président.

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

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Ces amendements visent en effet à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les cyclomoteurs. La capacité professionnelle est liée en partie à des raisons de sécurité routière ; elle doit donc s'appliquer quel que soit le type de véhicule utilisé. De plus, je pense vraiment qu'un allègement des conditions d'accès à cette profession risque de créer une distorsion de concurrence injustifiée, notamment pour des raisons écologiques. Je suis donc défavorable aux deux premiers amendements. Mais je comprends la nécessité d'alléger la capacité financière exigible pour l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les cyclomoteurs. C'est en ce sens qu'il faudra étudier la question, mais ce sera par voie réglementaire. C'est pourquoi je demande le retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 2541. À défaut, l'avis serait défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je confirme que ce sujet est de niveau réglementaire. L'évolution des seuils en vigueur nécessite une concertation large, car c'est un point sensible en raison des positions différentes des divers acteurs de la livraison. Je m'engage à lancer cet automne cette concertation avec l'ensemble des parties prenantes : les plateformes, les organisations professionnelles représentant les expressistes et les organisations syndicales. Dans l'attente, je propose aux défenseurs de ces amendements de les retirer, sinon l'avis serait défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Buchou.

**M. Stéphane Buchou.** Compte tenu des engagements qu'a pris Mme la ministre, je retire les deux amendements.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2540 et 2541 sont retirés.)*

**M. le président.** Qu'en est-il de l'amendement n<sup>o</sup> 1134, monsieur Castellani ?

**M. Michel Castellani.** Il m'est difficile de le retirer, dans la mesure où je l'ai présenté au nom d'un collègue. Je le maintiens donc.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1134 n'est pas adopté.)*

#### **Article 18**

**M. le président.** La parole est à M. Pacôme Rupin, premier inscrit sur l'article.

**M. Pacôme Rupin.** Je souhaite intervenir sur cet article très attendu, ainsi que l'actualité l'a encore montré aujourd'hui. En effet, il permettra aux communes et aux autorités de police et de circulation de réguler les opérateurs dits de free-floating, qui mettent à disposition des engins de déplacement personnel, notamment des trottinettes et des vélos, en partage sur l'espace public.

Aujourd'hui, le choix qui s'offre aux villes est soit d'interdire ces services sur leur domaine public, soit de les autoriser sans cadre juridique suffisamment clair. À Paris, où c'est le second choix qui a été fait, les acteurs, totalement libres de se développer, causent de graves problèmes dans l'espace public, puisqu'un grand nombre de trottinettes électriques mal garées sur les trottoirs gênent la circulation des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite.

En outre, des questions se posent au niveau social, car beaucoup de ces entreprises recourent pour recharger les batteries à des personnes ayant le statut d'auto-entrepreneur, ainsi qu'au plan environnemental, particulièrement concernant la fabrication des batteries. L'article permettra de répondre à ces problèmes.

Un amendement de Mme la rapporteure, qui propose une nouvelle rédaction de l'article, me conduit à poser deux questions.

Avec cette nouvelle rédaction de l'article, une ville pourra-t-elle décider de ne pas donner d'autorisation à une entreprise privée si un service public similaire, ou un service confié à un opérateur en délégation de service public, existe déjà ?

Par ailleurs, une ville pourra-t-elle limiter le nombre d'acteurs, y compris s'ils répondent exactement aux mêmes critères ? On peut en effet envisager que, ses trottoirs n'étant pas extensibles à l'infini, une commune veuille retenir seulement un, deux ou trois opérateurs parmi la dizaine d'entreprises se portant candidates.

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin.

**M. Matthieu Orphelin.** Mes collègues et moi avons déposé trois amendements sur cet article. Je crains qu'ils ne tombent si celui de Mme la rapporteure est adopté. Ils renvoient pourtant à des débats que nous avons eus en commission.

Je serai très bref, car il reste plus de 2 000 amendements à examiner et les non-inscrits ne disposent plus que de dix minutes de temps de parole, soit quelques dixièmes de seconde par amendement restant ! Ce calcul montre toute l'absurdité des actuelles règles de débat démocratique à l'Assemblée.

Ces amendements visent à remplacer l'autorisation préalable par une déclaration préalable. Le fait de pouvoir définir des prescriptions permettrait en effet de faire respecter beaucoup plus facilement le nombre maximum de vélos ou de trottinettes, les emplacements de stationnement ou la qualité exigée des opérateurs.

Nous avons rédigé ces différents amendements de façon à tenir compte des débats intéressants que nous avons eus en commission et à répondre aux objections qui avaient été formulées à cette occasion.

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** La nouvelle rédaction de l'article pourrait en effet faire tomber nos amendements.

Madame la ministre, comme vous le savez, la nouvelle réglementation sur les véhicules électriques, dont les trottinettes, est très attendue. Je parlerai ici en tant qu'élue de Paris, où les accidents sont de plus en plus nombreux : on en dénombre une quarantaine par jour, avec une traumatologie lourde, ce qui entraîne une insécurité pour les utilisateurs et, de plus en plus, pour les piétons.

Ce texte est l'occasion de légiférer sur ces sujets. J'espère qu'à la fin de la discussion de cet article, nous aurons rassuré les utilisateurs, mais aussi que nous les aurons rendus conscients du danger qu'ils courent et qu'ils font courir à autrui, car les problèmes que pose l'utilisation de ces véhicules sont nombreux.

Le premier tient à la vitesse. Il est en effet nécessaire de revenir sur la vitesse actuellement autorisée, ainsi que nous le proposons dans l'un de nos amendements.

Le nombre des opérateurs, qui croît de façon exponentielle, doit également être régulé. Certains élus ont décidé de limitations, d'autres non.

On peut encore citer les problèmes de stationnement ou ceux qui portent sur la sécurité et le défaut d'assurance des utilisateurs. En effet, lorsque des accidents surviennent, on constate que la plupart des utilisateurs ne sont pas assurés et que les opérateurs ne prennent pas non plus pour leurs clients les assurances nécessaires.

Je mentionnerai enfin le problème du bilan environnemental de ces engins. Pourquoi ne pas évoquer par exemple les batteries vertes ?

Ainsi, une série de problèmes se posent. Le plus urgent est certainement de légiférer sur la sécurité, puis sur les autorisations à rouler sur des pistes dédiées et sur le stationnement anarchique qui, de même que la vitesse excessive des utilisateurs, entraîne des risques de chute importants.

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Dans la même logique que les orateurs qui m'ont précédé, je prends la parole pour éviter que ce débat ne passe à la trappe.

Je reviendrai sur le cas des trottinettes, qui sont aujourd'hui l'objet emblématique du free-floating et des écueils et dérives que nous constatons. Il a été rappelé combien leur utilisation est accidentogène. Il est donc urgent de trouver comment la réguler.

Un autre problème, dont la mairie de Paris a pris conscience de façon assez désagréable, en constatant à quel point il était grave, tient à l'occupation de l'espace public. Aujourd'hui, ces engins de free-floating occupent les trottoirs d'une manière anarchique et posent des problèmes de circulation aux autres usagers, notamment aux piétons, particulièrement lorsqu'ils utilisent des poussettes. Ce sujet ne doit pas non plus être laissé de côté.

Pour résoudre ces problèmes, nous proposons que les municipalités ou les établissements publics de coopération intercommunale – EPCI – gèrent directement les flottes afin de pouvoir en contenir le volume.

La trottinette constitue également un objet emblématique de l'écueil environnemental auquel nous nous heurtons, ces engins ayant une durée de vie moyenne très courte : au bout de vingt-huit à trente jours d'utilisation, ils deviennent complètement inutilisables.

Un dernier problème, non le moindre pour le groupe La France insoumise, est celui des travailleurs qui gravitent autour de la pratique du free-floating. L'exemple de la trottinette est là encore parlant, mais il n'en va pas autrement pour les opérateurs de vélos en free-floating. Je veux parler des gens qui récupèrent les engins de déplacement pour les recharger,

les déplacer et les remettre dans des stations ou à des endroits stratégiques, qui travaillent dans des conditions plus proches de l'esclavage que du contrat de travail.

Ils sont souvent rémunérés à la pièce, mal payés. En outre, ils prennent des risques sur la voirie pour remplir la mission que leur assignent les plateformes.

Toutes ces raisons rendent nécessaire une discussion approfondie sur la manière dont nous entendons réguler l'occupation de l'espace public par les pratiques de free-floating, mais également voir traiter les travailleurs qui gravitent autour de cette activité.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je souhaite dire quelques mots pour expliquer l'état d'esprit dans lequel le Gouvernement aborde cet article.

Dans le principe, je suis favorable au développement des nouvelles solutions de mobilité, car nombre de nos concitoyens peinent à se déplacer et n'ont pas d'autre choix que l'usage individuel de la voiture. Que de nouvelles réponses leur soient proposées est donc une bonne chose, et je pense que les engins de déplacement personnel motorisés – EDPM – font partie des solutions neuves qui peuvent s'avérer intéressantes.

Toutefois, nous constatons que ces engins se développent de façon anarchique, ce qui pose des problèmes en matière de sécurité pour les utilisateurs, mais aussi pour les autres usagers de l'espace public. Tel est le sens du décret que j'ai récemment annoncé, qui fait actuellement l'objet d'une consultation et que j'espère voir entrer en vigueur à la rentrée.

Ce décret définira à la fois les critères à respecter, comme l'éclairage des engins ou leur équipement en avertisseurs sonores, et des règles d'usage, telles que l'interdiction de circuler sur les trottoirs, l'obligation d'emprunter les pistes cyclables ou la chaussée, ou la limitation de leur vitesse. Ces critères et ces règles relèvent du pouvoir réglementaire et seront encadrés par ce décret.

Deuxième sujet : l'occupation de l'espace public. Nous nous étions en effet demandé si l'on pouvait parler à propos des EDPM d'occupation du domaine public : nous sommes juridiquement dans ce cas, et cette occupation est même, de manière flagrante, envahissante.

Dès lors, nous devons donner aux collectivités les outils qui leur permettront d'encadrer cette utilisation du domaine public, par exemple en délimitant les zones dans lesquelles ces engins doivent stationner, afin qu'ils n'envahissent plus les trottoirs comme c'est le cas à Paris et, je crois, également à Bordeaux et à Lyon.

Pour empêcher cette invasion de l'espace public, il faut donner aux collectivités des leviers efficaces, mais aussi les aider à rédiger un cahier des charges que les opérateurs devront respecter. Ce cahier des charges indiquera quelles doivent être les performances environnementales des engins ; il fixera des objectifs contraignants concernant le bruit qu'ils produisent, leur durabilité, mais aussi les enjeux sociaux et sociétaux liés à leur déploiement.

L'article 18 prévoit que, dans cette situation d'occupation du domaine public, les engins peuvent être autorisés selon deux modalités : en recourant à la publicité en vue de sélectionner plusieurs opérateurs, ou en passant par une délégation

de service public qui accorde des droits à un nombre limité d'opérateurs. Il est bien sûr entendu que, quelle que soit la procédure retenue, il faut s'assurer qu'elle soit transparente et non discriminatoire.

Ces deux voies seront possibles dans le cadre que dessine l'article 18. Il permet de réserver une partie de l'espace public qui, on le sait, a d'autres usages. Les terrasses, les kiosques et les trottoirs occupent certes cet espace public, mais il faut s'assurer que les piétons peuvent aussi y circuler.

On va donc réserver une certaine partie de l'espace et recourir à la publicité pour savoir s'il y a un ou deux opérateurs. Supposons qu'il y ait deux opérateurs, avec un nombre d'engins inférieur à l'espace que l'on est prêt à leur octroyer : on fixe le cahier des charges et les opérateurs le respectent.

Supposons maintenant que dix opérateurs soient prêts à se lancer, avec trois fois plus d'engins que l'espace public ne peut raisonnablement en accueillir : on peut dans ce cas passer à une procédure de sélection.

Tel est le dispositif qui est proposé par l'article 18.

Dans les réflexions en amont comme dans les concertations que nous avons menées, monsieur Orphelin, nous nous étions dit au départ qu'il s'agissait d'un outil de mobilité, d'un levier de mobilité, et qu'il était par conséquent important de donner aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de cette régulation.

Il est par la suite apparu qu'il s'agissait franchement, aujourd'hui, d'une occupation du domaine public d'une collectivité.

C'est pourquoi notre réflexion nous a finalement conduits à considérer qu'il fallait vraiment laisser cette capacité à gérer l'occupation du domaine public à la collectivité qui en était responsable – en souhaitant bien sûr une harmonisation sur le périmètre de l'autorité organisatrice, ce qui passera nécessairement par un avis de celle-ci, puis par la capacité à déléguer et à remonter la compétence à son niveau, le cas échéant, afin de permettre une approche plus harmonisée à l'échelle de l'autorité organisatrice.

Il me paraît important de mettre en œuvre cette régulation, à la fois par le décret que j'ai évoqué, qui traitera des enjeux de sécurité, et par cette capacité de régulation offerte aux collectivités.

Je suis en effet convaincue que cela peut-être une bonne solution. Nous avons des opérateurs respectueux des enjeux de sécurité comme des enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux, et d'autres qui le sont moins.

C'est l'image de tous les opérateurs qui s'en trouve affectée, et l'activité elle-même peut être compromise si les élus finissent en définitive, par exaspération, par interdire le développement de ce type d'engins.

L'objet de cet article 18 est donc de créer les conditions pour un développement harmonieux et respectueux des autres usages comme des autres usagers de l'espace public.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune : l'amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification, qui fait l'objet de six sous-amendements, n°s 3554, 3567, 3557, 3556, 3571 et 3555, et l'amendement n° 1408.

La parole est à Mme Bérangère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification.

**Mme Bérangère Couillard.** Mme la ministre a déjà été extrêmement explicite, mais je tiens à revenir sur la genèse de cet amendement.

Permettez-moi d'abord d'éclaircir un point : si cet article a été totalement réécrit, ce n'est pas pour cadenasser le débat, mais bien parce qu'il a fallu intégrer de multiples modifications.

Nous avons en effet tenu compte de l'avis des différents députés qui avaient déposé des amendements, notamment en commission : c'est aussi de cette façon que cet amendement a été construit.

C'est pour cette raison que nous avons préféré réécrire complètement l'article plutôt que de procéder à de nouvelles modifications, car elles auraient été nombreuses et auraient nécessité le dépôt d'un grand nombre d'amendements.

Je tiens à expliquer comment nous avons construit cet amendement. Comme l'a dit Mme la ministre, l'article 18 donne aux collectivités les outils nécessaires pour réguler ces engins en free-floating.

Cet amendement prévoit en particulier la délivrance d'un titre d'occupation du domaine public pour ces engins. Il est en effet indéniable que ceux-ci, bien que mobiles, occupent, lorsqu'ils sont déposés sur la voie publique, le domaine public.

Dès lors, l'autorité gestionnaire du domaine public, c'est-à-dire le plus souvent le maire ou le président de l'EPCI, sera compétente pour délivrer ces titres.

Dans le même esprit que l'amendement n° 2371 de mon collègue Sylvain Maillard, mon amendement encadre la délivrance de ces titres au moyen d'un certain nombre de règles qui figuraient dans le projet de loi initial, ont été introduites par le Sénat ou ajoutées par notre commission.

Elles portent sur le respect des règles de sécurité, le retrait des engins hors d'usage, les plafonds d'émission de polluants, la publicité apposée sur les engins ou encore l'encadrement des signaux sonores.

Cet amendement reprend d'ailleurs des mesures proposées par plusieurs des amendements déposés en séance par mes collègues, qu'il s'agisse de la sécurité, des modalités de recharge et d'entretien de ces engins ou encore de l'encadrement de l'émission de signaux sonores.

Il tient également compte de l'amendement n° 2575 de mon collègue rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, M. Damien Adam, qui vise à exclure le free-floating des redevances de stationnement afin d'éviter que ces engins soient soumis à la fois à un titre d'occupation du domaine public et à une redevance de stationnement.

Il prévoit enfin des modalités de coordination au niveau de l'autorité organisatrice, ce qui est nécessaire dans la mesure où ces engins ne s'arrêtent pas à la frontière de nos villes.

C'est en ce sens que cet amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification, propose d'améliorer la coordination au niveau intercommunal, grâce à la concertation des autorités organisatrices et à la possibilité offerte à la commune de transférer la compétence de délivrance des titres d'occupation du domaine public.

Cet amendement fournit donc tous les outils juridiques nécessaires pour que les collectivités puissent concilier l'essor des services d'engins, de véhicules et de cycles en free-floating avec leur régulation.

Je tiens à apporter une précision à mon collègue Pacôme Rupin, qui a souhaité savoir si les maires pourraient ou non refuser la présence de ces engins en free-floating.

Je vous réponds à titre personnel : malheureusement, oui. Je dis malheureusement, car je suis favorable au déploiement de ces engins, avec toutes les conditions que nous avons fixées dans ce nouvel article.

Mais oui, les maires pourront dire non au free-floating, parce qu'ils restent décisionnaires.

Vous souhaitiez également savoir si la possibilité de réunir tous les opérateurs était prévue. Comme vous l'a indiqué Mme la ministre, il sera possible de lancer des appels d'offres. Il reviendra alors au maire de répartir l'offre sur l'ensemble de son territoire.

**M. le président.** Nous en venons aux sous-amendements à l'amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir le sous-amendement n° 3554.

**Mme Laurianne Rossi.** Il vise à rendre conforme l'avis rendu par l'autorité organisatrice. Cela rejoint ce que vient d'indiquer Mme la rapporteure, c'est-à-dire les barrières à l'entrée qui pourraient être mises en place par certains gestionnaires de voirie et par certains maires qui ne voudraient pas voir arriver sur leur territoire ces nouvelles formes de mobilité.

Autant je pense foncièrement que nous devons les encadrer, et c'est tout l'objet du décret que prendra Mme la ministre comme des dispositions que nous nous apprêtons à insérer dans ce projet de loi, autant je pense aussi que nous devons veiller à ce que leur développement se fasse de manière cohérente et harmonieuse sur le territoire du ressort de l'autorité organisatrice.

Tel est le sens de ce sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir le sous-amendement n° 3567.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Nous l'avons dit, le titre délivré aux opérateurs de free-floating l'est après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Nous proposons par ce sous-amendement que cet avis soit rendu dans un délai de deux mois. Si ce délai n'était pas respecté, l'avis serait réputé favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir le sous-amendement n° 3557.

**Mme Laurianne Rossi.** Il vise à s'assurer que les véhicules et engins de mobilité déployés en libre-service, notamment les trottinettes, sont équipés de systèmes de freinage et de sécurité suffisants.

**M. le président.** Vous conservez la parole, madame Rossi, pour soutenir le sous-amendement n° 3556.

**Mme Laurianne Rossi.** Il vise à assurer la sécurité des biens et des personnes lors du chargement des batteries de certains véhicules et engins en libre-service.

C'est un véritable problème que ce sous-amendement se propose de régler.

En effet, le chargement s'effectue souvent au moyen de ce que l'on appelle des *juicers*, à l'aide de camions qui vont ensuite charger ces engins au moyen d'une prise secteur dans des garages ou des appartements, voire avec un générateur à essence.

Or le lithium est inflammable et il nécessite, le cas échéant, de contenir le feu d'une manière précise. Ces pratiques posent donc de vrais problèmes de sécurité : encore récemment, un appartement a pris feu de cette façon.

Ce sous-amendement poursuit donc un objectif de sécurité, à la fois des biens et des personnes, lors du chargement des batteries.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 3571 de M. Thomas Rudigoz est défendu.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir le sous-amendement n° 3555.

**Mme Laurianne Rossi.** Il vise à permettre un partage équilibré de l'espace public et à favoriser la non-occupation des trottoirs par ces engins de déplacement personnel : il précise que les autorités compétentes en matière de régulation des EDP veillent à l'existence d'un nombre de places de stationnement dédiées suffisant.

Nous en avons parlé en commission et cela vient d'être évoqué : il est crucial qu'effectivement des emplacements spécifiques dédiés à ces engins soient prévus dans le cadre des autorisations qui seront délivrées par les gestionnaires de voirie, de manière à libérer nos trottoirs et nos rues de la présence anarchique de ces engins, notamment les trottinettes.

**M. le président.** Je vous rappelle que l'adoption de l'amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification, ferait tomber tous les autres amendements à l'article 18.

La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1408.

**M. Matthieu Orphelin.** Je l'ai défendu tout à l'heure, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les six sous-amendements et sur l'amendement n° 1408 ?

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** En ce qui concerne votre sous-amendement n° 3554, madame Rossi, je partage votre avis sur le fait que l'autorité organisatrice de la mobilité aurait dû se voir confier plus de responsabilités.

Nous avons vraiment cherché à avancer dans ce sens avec Mme la ministre. Nous étions cependant tenus de respecter les responsabilités du maire et du président de l'EPCI, qui sont importantes et doivent le rester.

Nous avons tout de même prévu, dans la nouvelle rédaction de l'article que nous proposons, une possibilité de délégation de la délivrance des titres d'occupation du domaine public à l'autorité organisatrice de la mobilité.

L'amendement prévoit également des modalités de concertation au niveau intercommunal : c'est le maximum que nous puissions faire. L'idée est de voir une concertation s'installer sur le sujet.

Nous ne pouvons malheureusement pas aller plus loin en raison des prérogatives actuelles du maire.

La commission est donc défavorable au sous-amendement n° 3554, mais favorable au sous-amendement n° 3567 ; elle est défavorable aux sous-amendements n° 3557, 3556, 3571 et 3555, ainsi qu'à l'amendement n° 1408.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est favorable à l'amendement n° 3082, 2<sup>e</sup> rectification, de Mme la rapporteure, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 3567, et défavorable aux sous-amendements n° 3554, 3557, 3556, 3571 et 3555, ainsi qu'à l'amendement n° 1408.

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Je m'étonne un peu de la manière dont se déroule ce débat, qui porte sur un sujet sur lequel nous sommes quelques-uns à avoir travaillé – c'est en particulier mon cas en tant qu'élue de Paris.

L'article 18 a été réécrit dans la journée, sous-amendé au moyen de sous-amendements cosignés par les seuls membres de la majorité ; nous avons un peu l'impression d'un débat à huis clos et de quelque chose de bien programmé.

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Et le travail des sénateurs ?

**Mme Brigitte Kuster.** Madame la rapporteure, vous allez me permettre de poursuivre !

Lorsque vous avez expliqué que vous aviez repris les amendements de vos collègues, vous auriez dû avoir la délicatesse de citer ceux de l'opposition, et pas systématiquement ceux qui siègent dans la majorité.

Cette manière de procéder, en récupérant systématiquement les sujets et les réflexions sans même vous adresser ne serait-ce qu'à un moment aux représentants de l'opposition que nous sommes, fait que nous n'aurons pas pu participer à ce débat, car aucun de nos amendements n'aura été accepté. Aucun !

Vous avez en effet complètement réécrit cet article, si bien que si votre amendement est adopté, tous mes amendements – entre autres – tomberont.

Or vous n'avez eu à aucun moment la délicatesse de le faire savoir lors de cette discussion.

Pourtant, nous avons tout de même cité plusieurs choses. Mais vous n'avez pas abordé le port du casque, ni l'âge des conducteurs.

**Mme Bérange Couillard, rapporteure.** Nous allons l'aborder après !

**Mme Brigitte Kuster.** C'est très simple : nous avons déposé des amendements que vous n'avez même pas évoqués. Vous dites que les autres ont été pris en compte.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il faut arrêter de jouer les Calimero !

**Mme Brigitte Kuster.** Non : vous n'avez pas évoqué tous les sujets que nous avons mis en exergue. Il en existe bien d'autres à traiter !



Prenons les exemples concrets d'accidents qui ont lieu non seulement en France, mais à l'étranger : un état des lieux s'impose.

Je ne pense pas que votre article réponde dans son ensemble à ce besoin.

J'ai bien entendu, madame la ministre, qu'un décret serait pris, dans lequel on donne l'impression que tout figurera : permettez-moi d'en douter à ce stade de la discussion !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce décret est public.

**Mme Brigitte Kuster.** Dans la mesure où nous n'avons pas pu avoir de discussion sur chaque amendement, ce débat est par définition tronqué. Je tenais à le souligner.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, je comprends totalement la colère de notre collègue Brigitte Kuster. Je tiens à ce que cela soit écrit : elle a travaillé sur ce sujet, qu'elle connaît bien en tant qu'élue et députée de Paris. Dans notre groupe, elle avait d'ailleurs fait remonter un certain nombre de sujets qui auraient pu largement être transgroupes et permettre un débat d'idées. Nous aurions probablement été d'accord, puisqu'il s'agit à la fois de développer ces types de mobilité, mais aussi d'assurer la sécurité de ceux qui les utilisent comme de ceux qui les croisent.

Mais vous avez fait le choix de ne pas être fair-play. Vous avez réécrit la totalité de l'article en un seul amendement, ce qui vous permet de faire tomber une quarantaine d'amendements. Tout le travail effectué par nos collègues sur ce sujet tombe à l'eau, à part évidemment celui des collègues de votre majorité. Ce n'est pas très sérieux !

Comme je vous l'avais dit lors de la discussion générale, cette loi confine parfois à l'amateurisme. Ce n'est pas la première fois que vous avez recours à cette technique pour éviter de prendre en compte le travail de l'opposition. Nous avons bien fait de demander le renvoi en commission : c'était l'exemple type d'un débat qui aurait pu être mené en commission. Si l'article était mal écrit à l'origine, il aurait fallu y travailler davantage avant de le proposer. Quoi qu'il en soit, cela dénote une volonté de bâillonner l'opposition qui n'est pas digne de la démocratie et qui ne vous grandit pas, madame la ministre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.)*

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Ce genre d'arguments ne vous grandit pas non plus ! On a fait le boulot en commission !

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Duvergé.

**M. Bruno Duvergé.** Le phénomène des trottinettes électriques, apparu il y a quelques mois, est le fruit de belles initiatives et de nouvelles idées, comme il en naît de plus en plus aujourd'hui. Cela s'est rapidement développé et nous commençons même à être un peu gênés. Le Gouvernement a vite réagi en créant le cadre permettant la poursuite de son développement dans le respect de chacun. C'est à mettre au crédit du Gouvernement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Pas dans le respect de chacun !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Dans le respect des utilisateurs, si !

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

**M. Pacôme Rupin.** Nous sommes un certain nombre de députés, de l'opposition comme de la majorité, à avoir beaucoup travaillé sur le sujet des entreprises qui proposent des engins circulant sur le domaine public. Même si elles apportent des solutions à nos concitoyens, il faut penser aux piétons, qui sont les plus nombreux à se déplacer sur les trottoirs et rencontrent souvent des problèmes, comme c'est le cas dans nos territoires parisiens.

Je souhaite revenir sur le sous-amendement de mon collègue Zulesi, que je ne pourrai pas voter ni soutenir. Il faut éviter qu'un avis soit réputé favorable si la commune ou l'autorité n'a pas répondu à une demande de titre d'une entreprise : c'est le contraire qui doit se passer ! C'est évidemment à une commune, qui gère son domaine public, de décider, quel que soit le temps qu'elle prend pour répondre, si elle autorise le développement d'un service privé sur son domaine public. Cela me paraît essentiel pour garantir la tranquillité du citoyen ; c'est le rôle du maire.

Même si Mme Rossi abordera certainement cette question, je saisis cette occasion pour affirmer qu'il faut un décret fixant un âge minimal pour utiliser ces engins, qui peuvent aller jusqu'à 25 ou 30 kilomètres-heure. L'âge minimal devrait plutôt être de 14 ans. Il faudrait également baisser la vitesse maximale en dessous des 25 kilomètres-heure envisagés et la fixer plutôt à 20 kilomètres-heure, afin que cela ne soit pas trop dangereux pour les utilisateurs, quels qu'ils soient.

**Mme Brigitte Kuster.** C'est exactement ce que nous avons demandé !

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** C'était dans les amendements !

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est de l'amateurisme !

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Je souhaite intervenir sur la question posée par Mme Rossi concernant le freinage et la sécurité. Les EDPM – engins de déplacement personnel motorisés – entreront dans le code de la route dans les prochaines semaines, à la rentrée 2019. Est-il prévu, concernant leur sécurité, que ces engins fassent l'objet d'une réception nationale par type ? Nous allons devoir en parler, car si cela entre dans le code de la route, il faudra définir un cadre de réception par type pour que ces véhicules soient conformes à des exigences de sécurité minimales. J'aimerais que vous m'éclairiez sur cette question particulière de l'homologation et de la réception nationale par type.

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

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je tenais tout d'abord à répondre au procès d'intention qui m'est fait. Je me suis expliquée dès le départ. Ma première phrase a consisté à expliquer pourquoi...

**M. Jean-Marie Sermier.** Pourquoi vous nous avez bâillonnés ?

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Monsieur Sermier, j'aimerais bien terminer – bâillonnés, vraiment ! Je ne répondrai même pas à cette remarque !

Madame Kuster, j'ai expliqué pourquoi j'avais réécrit totalement l'article 18, précisant même que je ne souhaitais pas cadenciser le débat.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est pourtant ce que vous faites avec le temps programmé!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet article a été réécrit car sinon il aurait nécessité...

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous nous empêchez de parler!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Non! Vous parlerez juste après, monsieur Sermier!

**M. le président.** Monsieur Sermier, seule Mme la rapporteure a la parole.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Comme il y avait de multiples modifications à faire, j'ai souhaité réécrire l'article 18. Celui-ci a été déposé il y a huit jours, ce qui laissait amplement le temps de déposer des sous-amendements; c'est d'ailleurs ce qu'ont fait nos collègues dont les noms sont affichés sur cet écran.

Madame Kuster, vous m'avez reproché de ne pas avoir cité l'opposition alors que j'ai mentionné les dispositions adoptées par les sénateurs: nous ne sommes pas connus pour avoir un grand nombre de sénateurs En Marche! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**Mme Brigitte Kuster.** Nous sommes à l'Assemblée!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Certes, mais quand bien même!

**M. le président.** Chers collègues, s'il vous plaît!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je souhaitais juste indiquer que les sénateurs avaient accompli un travail important et que nous l'avions repris. Nous n'avons donc pas du tout bâillonné l'opposition, quelle que soit la chambre! L'article a été redéposé il y a huit jours, ce qui vous laissait la possibilité de le réécrire. Il était visible sur l'application Eloi. Les équipements de sécurité seront discutés après l'article 18, ce qui vous laissera tout le temps d'intervenir sur le sujet du casque et des autres mesures de sécurité.

Nous avons eu cinquante et une heure de discussions en commission. Si M. Sermier et Mme Lacroute ont été très présents et ont vraiment suivi les débats avec nous, nous n'avons pas vu Mme Kuster sur ce sujet. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** C'est n'importe quoi! Quelle mentalité!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Nous avons eu l'occasion d'échanger longuement sur ces questions en commission.

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous êtes d'une mauvaise foi incroyable!

**M. le président.** S'il vous plaît!

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Vous êtes en train de nous dire que je n'ai pas suivi les propositions de Mme Kuster, sauf qu'elle n'était pas là pour les défendre. (*Mêmes mouvements.*) Je tiens cependant à souligner la présence de M. Sermier et de Mme Lacroute...

**Mme Sophie Auconie.** On n'est pas là pour distribuer des bons points!

**Mme Brigitte Kuster.** Je demande la parole, monsieur le président!

**M. le président.** Chers collègues! (*Mêmes mouvements.*)

**Mme Brigitte Kuster.** Il y a des limites!

**M. le président.** Madame Kuster, vous n'avez pas la parole dans l'immédiat!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Kuster, respectez au moins le président!

**M. le président.** S'il vous plaît! Chers collègues, j'aimerais vous rappeler que nous avons la chance d'être en temps législatif programmé. Si vous souhaitez parler dix minutes ou quinze minutes, trois fois ou dix fois, vous avez la liberté totale de le faire. Personne n'est bâillonné et nous allons respecter l'orateur qui s'exprime, puisque de toute façon, que votre amendement tombe ou pas, vous avez la liberté de vous exprimer. Restons donc sereins et poursuivons nos débats. La parole est à Mme la ministre.

**Mme Brigitte Kuster.** Les attaques ad hominem, c'est inadmissible!

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Mais vous, en revanche, vous avez le droit d'en faire?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'agissant d'un sujet qui n'est pas partisan, il serait bien que l'on retrouve un peu de sérénité dans ces débats. Ces solutions sont intéressantes, mais personne ne peut se satisfaire des conditions de développement de ces engins aujourd'hui. Il est donc important d'avoir un débat serein sur ce sujet.

Je souhaite préciser à Mme Kuster que les questions de sécurité relèvent d'un décret, qui est en consultation depuis trois semaines. Je pense avoir tenté de communiquer largement sur le sujet et je regrette que vous n'ayez pas entendu ma communication sur ce point. Nous avons été très transparents sur les dispositions prévues dans ce décret. Comme l'a dit Mme la rapporteure, les amendements déposés après l'article 18 nous donneront l'opportunité de revenir sur ces sujets. Je répondrai à M. Rupin à cette occasion.

Monsieur Sermier, la motion de renvoi en commission, sauf erreur de ma part, n'a pas été déposée par votre groupe.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous l'avons votée! Soyez honnête sur ce point!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'était d'autant moins utile qu'avec Mme Lacroute, vous avez été présent pendant les cinquante et une heures de débats.

**M. Jean-Marie Sermier.** Sauf que vous avez changé le texte entre la commission et la séance!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous avez donc pu participer, pendant ces cinquante et une heures de débats, à la construction de ce qui est présenté aujourd'hui. Ne tombons pas dans des susceptibilités d'auteur: nous tentons d'intégrer les contributions des uns et des autres pour rédiger le meilleur texte dans l'intérêt de tous les citoyens.

Concernant la question posée par M. Rupin, il faut être clair sur la portée du sous-amendement de M. Zulesi: il ne s'agit pas de considérer qu'il y aurait un accord tacite sur l'occupation du domaine public. L'avis réputé favorable est celui de l'autorité organisatrice sur le cahier des charges de

l'autorité gestionnaire du domaine public. De toute façon, il ne peut pas y avoir d'accord tacite sur l'occupation du domaine public : celle-ci suppose nécessairement une décision explicite. Il n'y a donc aucun risque de ce point de vue. C'est simplement l'avis de l'autorité organisatrice qui est réputé favorable – M. Zulesi pourra peut-être le réexpliquer.

Je tenais à apporter ces précisions, car je pense qu'il est important que nous ayons un débat serein. Nous essayons de prendre en compte l'ensemble des contributions, notamment celles que vous avez apportées en commission. Je tiens à nouveau à souligner que vous avez été présents pendant la quasi-totalité des cinquante et une heures...

**Mme Valérie Lacroute.** La totalité !

**Mme Élisabeth Borne, ministre...** la totalité des cinquante et une heures de débats que nous avons eues en commission – vous faites bien de le préciser, madame la députée ! Nous essayons de construire ensemble les meilleures réponses.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** Le sujet des engins de déplacement personnel motorisés, notamment des trottinettes électriques, nous a longuement mobilisés en commission. Mme la ministre a pris des engagements, avant même le débat en commission, en nous annonçant la parution d'un décret reprenant en grande partie les amendements que nous avons déposés sur différents sujets, notamment la sécurité des usagers de ces engins ainsi que les règles de stationnement et de circulation.

L'amendement déposé par Mme la rapporteure reprend une bonne partie de ces dispositions. Cela étant, je regrette que nous ne puissions avoir de débat sur le port du casque...

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Si ! Ce sera après l'article 18.

**Mme Laurianne Rossi.** Si ? Je pensais que tous les amendements tomberaient ; pardonnez-moi. Je souhaiterais également être rassurée sur les amendements concernant l'âge de conduite : sont-ils maintenus ou bien tombent-ils ?

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** C'est la même chose : ils seront examinés après.

**Mme Laurianne Rossi.** Très bien ! Je suis donc rassurée sur ces deux points, puisque nous aurons ce débat tout à l'heure.

Je souhaite par ailleurs obtenir des éléments de réponse complémentaires concernant les sous-amendements que j'ai présentés, notamment sur les systèmes de freinage et de sécurité, ainsi que sur la sécurité des personnes qui rechargent ces engins. Je ne crois pas, madame la rapporteure, avoir obtenu de réponse argumentée de votre part sur ces deux points. Ces garanties me semblent nécessaires pour le gestionnaire de voirie qui délivrera ces autorisations. Je reviens donc sur ces deux points, ne serait-ce que pour connaître vos arguments.

Je salue enfin l'avancée obtenue en commission, où nous avons inscrit dans le texte la sanction de toute modification des dispositifs de limitation de vitesse. Aujourd'hui, des engins dont le moteur est débridé peuvent rouler jusqu'à 80 kilomètres-heure.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Craignant que l'adoption de l'amendement de la rapporteure ne fasse tomber mon amendement n° 1844, je souhaite connaître la position du Gouvernement sur la question de l'occupation du domaine public par ces flottes de véhicules en libre-service et de la redevance à laquelle elle pourrait donner lieu.

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

**Mme Valérie Lacroute.** Sur le fond, nous sommes tous d'accord : le sujet est important et nous devons en débattre. Mais c'est la méthode que mes collègues ont voulu dénoncer. Je comprends, madame la rapporteure, votre volonté de modifier une rédaction qui n'était pas totalement aboutie ; mais comme vous le savez, l'opposition n'a pas les moyens de réagir rapidement à une réécriture complète de l'article – puisqu'à peu de choses près, c'est bien de cela qu'il s'agit.

En outre, je vous rappelle que nous sommes dans le cadre du temps législatif programmé : il est toujours intéressant de discuter dans cet hémicycle, mais plus nous passons de temps à débattre de ces sujets, moins notre groupe en aura pour discuter d'autres sujets. Comprenez donc notre agacement de devoir avoir ce débat sans avoir eu le temps d'y travailler. C'est précisément parce que nous estimions qu'un certain nombre de dispositions n'étaient pas abouties que nous avons demandé le renvoi en commission, où nous aurions pu en débattre aussi longtemps que nécessaire.

Par ailleurs, vous ne pouvez pas reprocher à ma collègue de ne pas avoir participé au débat en commission puisque, je le rappelle à l'intention de tous les Français qui nous regardent, même à cette heure tardive, un député ne peut appartenir qu'à une commission. Si Brigitte Kuster n'a pas participé aux débats de la commission du développement durable, cela ne l'a pas empêchée de travailler avec nous en nous faisant parvenir informations et commentaires. Vous ne pouvez pas lui reprocher son absence alors qu'elle n'est pas membre de la commission !

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Eh oui !

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

**M. Jean-Marc Zulesi.** Jusqu'à maintenant, nous avons pu travailler main dans la main avec les représentants de l'opposition...

**Mme Valérie Lacroute.** Pas sur ce sujet-là !

**M. Jean-Marc Zulesi.** ...M. Sermier et Mme Lacroute, et je tiens vraiment à les en remercier. C'est le premier point. Deuxième point : la rapporteure a déposé cet amendement il y a plus de huit jours. Il est vrai que les délais étaient courts, mais nous travaillons tous dans les mêmes conditions. Ne dites donc pas que votre expression est muselée, d'autant qu'en temps législatif programmé, vous avez plus de temps de parole que nous. Croyez dans notre volonté de travailler avec vous en toute confiance.

Je voudrais par ailleurs répondre à mon collègue Rupin sur la question des délais. Afin d'éviter d'allonger le délai de traitement des demandes et pour favoriser le développement réfléchi de ces activités, l'amendement du groupe LaREM propose que l'avis soit réputé favorable à l'issue d'un délai de deux mois sans réponse. L'idée est d'éviter d'attendre, dans

l'esprit de la loi pour un État au service d'une société de confiance, dite loi ESSOC : l'absence de réponse vaut consentement.

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

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Mme Rossi s'est interrogée sur la prise en compte des conditions de recharge des batteries. Je vous renvoie au 5<sup>o</sup> du II de la rédaction proposée par mon amendement, chère collègue : il vise « les caractéristiques des véhicules, cycles et engins mis à disposition au regard de leur plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre, de leurs conditions de durabilité ainsi que de leurs modalités d'entretien », ce qui inclut la recharge et les conditions de recharge. Le texte a précisément été modifié après que nous ayons visionné une vidéo qui tourne sur les réseaux sociaux et montre des trottinettes rechargées avec des groupes électrogènes, ce que nous ne voulons plus voir.

Vous pouvez être rassuré, monsieur Lambert, il y a bien une notion de régulation du prix en fonction de l'occupation du domaine public. Concernant le temps législatif programmé, madame Lacroute, j'ai expliqué pourquoi j'avais totalement réécrit l'article et je suis désolée si vous n'avez pas pu en prendre connaissance assez tôt. Vous aviez cependant huit jours pour déposer des sous-amendements. Je tiens à vous redire que l'objectif de cette réécriture n'a jamais été de cadenciser nos échanges. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Je ne vais pas répéter ce que ma chère collègue Valérie Lacroute a eu la gentillesse d'expliquer, mais vous auriez pu, madame la rapporteure, avoir l'élégance de reconnaître qu'un député siège dans une seule commission et n'a pas vocation à se demultiplier dans celles dont il n'est pas membre, surtout lorsque la discussion d'un texte se déroule sur de nombreuses heures. Figurez-vous aussi qu'on peut travailler sur un sujet tout en étant membre d'une autre commission !

Il y a une vie en dehors de l'hémicycle, il y a le terrain, la circonscription. Il se trouve que dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement, une femme qui avait son enfant dans les bras a été renversée par une trottinette. J'ai été alertée à l'époque de manière plus précise que je ne l'étais en tant qu'élue, alors vous entendre donner des leçons ici ! Assistez-vous à tous les débats de toutes les commissions qui portent sur un sujet que vous abordez ? Connaissez-vous nos emplois du temps ? Que signifie donc cette arrogance permanente dont vous faites preuve à chaque fois que nous essayons de parler ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Parce que vous n'êtes pas arrogante, peut-être ?

**Mme Brigitte Kuster.** Je regrette : nous sommes là où nous avons envie d'être et libres de notre emploi du temps ! (*M. Jean-Marie Sermier applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Je voudrais avoir une réponse à ma question technique sur l'homologation et les problèmes de sécurité.

**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.** Nous nous sommes félicités sur tous les bancs de la qualité de nos travaux en commission, parce que nous n'avons pas perdu de temps en effets de manche si fréquents en séance, ce que je regrette et ce que je n'aime pas dans la politique. Nous avons vraiment parlé du fond et eu des échanges assez intéressants avec tout le monde.

Nous avons en particulier parlé très longuement de cet article, qui a donné lieu à de très nombreux amendements. Ce nouvel amendement vient ajouter un autre élément au débat et j'appréciera, à titre purement personnel, qu'on puisse maintenant consacrer tout le temps qu'on voudra à discuter du fond de cet amendement plutôt que de gaspiller ainsi du temps de parole. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

Je suis très heureuse, madame Kuster, d'accueillir assez régulièrement dans ma commission des députés qui n'en sont pas membres quand un sujet les concerne plus particulièrement. Ils sont les bienvenus et ont autant de temps qu'ils veulent pour défendre des amendements. Il peut évidemment arriver qu'ils ne puissent pas venir, les députés étant tous débordés, mais ils peuvent dans ce cas demander à des collègues de défendre leurs arguments. En tout cas, je ne peux pas entendre que nous n'avons pas eu de débat.

Ne pas refaire en séance le débat de la commission, mais aller plus loin, me semble pour ma part plus intéressant. (*Mme Véronique Riotton applaudit.*)

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Prud'homme, les règles d'homologation s'appliquent à des véhicules roulant à plus de 25 kilomètres-heure. En l'occurrence, le décret définit un certain nombre de normes comme la vitesse limite, dont nous allons certainement débattre après l'article 18, la longueur, limitée à 1,30 mètre, ou la largeur, limitée à 90 centimètres, mais il n'y a pas d'homologation pour ces engins de déplacement personnel motorisés, pas plus qu'il n'y en a pour les vélos, même ceux à assistance électrique.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier. Vous pouvez vous exprimer sur tous les aspects de l'article, cher collègue, puisque cet amendement en propose une réécriture.

**M. Jean-Marie Sermier.** Mme la présidente Pompili a raison : nous nous sommes tous félicités en commission, et à juste titre, de nos cinquante et une heures de travail, notamment sur cet article, mais il faut quand même expliquer à ceux qui ne sont pas des spécialistes du travail parlementaire comment ça marche. Nous avons les uns et les autres passé cinquante et une heures en commission à travailler sur ce texte, en particulier sur l'article 18, qui faisait l'objet de quarante amendements, déposés notamment par Brigitte Kuster pour enrichir et améliorer le texte, et voilà que vous le réécrivez en totalité, interdisant ainsi à nos collègues de défendre leurs amendements, puisqu'ils sont tous tombés !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas encore !

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Mais non ! Ce n'est pas voté !

**M. Jean-Marie Sermier.** À partir du moment où le premier sera adopté, les quarante suivants tomberont ! Vous auriez très bien pu améliorer le texte sans le réécrire en totalité, ce qui aurait permis à nos collègues de défendre leurs amendements. Vous avez raison en ce qui concerne le travail de la commission, madame la présidente, mais nous ne pourrions pas débattre des amendements que nous avons déposés !

**M. le président.** Nous sommes en temps législatif programmé. Cet amendement traite de l'ensemble de l'article 18. Vous pouvez donc aborder tous les sujets relatifs à cet article, dont ceux visés par les amendements que vous souhaitiez présenter.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pour une fois, je vais essayer d'apaiser les débats (*Sourires*), monsieur Sermier ! En effet, nous avons tous vécu une belle aventure lors des travaux en commission.

**M. Jean-Marie Sermier.** Elle vient de se terminer ce soir !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Sermier, je veux bien que la fatigue soit là, qu'il faille compter avec tout ce temps passé dans l'hémicycle – dont le caractère porte aux effets de manche, quoique je ne sois pas en train d'en faire ! – mais nous sommes en temps législatif programmé et vous pouvez très bien parler de l'amendement réécrivant cet article, celui-là même que vous nous reprochez et que vous dites ne pas avoir eu le temps d'examiner. J'entends d'ailleurs ce que vous dites.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Dont acte, mais cela ne vous empêche pas d'en parler, de même que des amendements que vous avez déposés et qui tomberont si cet amendement est adopté. Nous pouvons tout de même en discuter, puisque nous sommes dans le cadre du temps législatif programmé ! Pourquoi, dès lors, refuser le débat ? Nous venons de passer trois quarts d'heure à nous balancer des amabilités...

**M. Jean-Marie Sermier.** La faute à qui ?

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Qui a commencé ?

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il n'y a qu'à pas travailler la nuit !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** ...alors que nous aurions pu parler de vos amendements, même s'ils tombent !

**M. Jean-Marie Sermier.** Ils ne seront pas mis aux voix !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais nous aurions pu en parler !

**M. le président.** Pouvons-nous passer au vote, ou certains souhaitent-ils prendre la parole ?

La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Je défendrai plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 18 concernant, entre autres sujets, le casque et la vitesse. Nous sommes bien d'accord, je pourrai les défendre ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Absolument.

**Mme Brigitte Kuster.** Mme Rossi a d'ailleurs posé la même question, ce qui prouve que cette présentation n'est pas très claire.

Je m'étais inscrite sur l'article pour vous faire part de toutes mes inquiétudes, mais je n'ai pas eu de réponse, ce qui est d'ailleurs votre droit.

Des préoccupations plus précises auraient pu être formulées, mais vous les avez donc prises en compte – sans faire état, bien entendu, du travail qui a été accompli – à propos de la possibilité qu'ont les collectivités, si elles le souhaitent, d'interdire ces engins de déplacement personnel dans certains quartiers ou sur certaines voies.

Il nous paraissait également essentiel que les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents fixent librement le nombre maximal de véhicules de la flotte susceptibles d'être mis à disposition sur leur territoire.

Nous voulions aussi préciser plus clairement les conditions de déploiement fixées par les autorités compétentes, pouvant aller jusqu'à l'interdiction de certaines voies dans certains quartiers.

Enfin, la conférence de presse tenue aujourd'hui par la maire de Paris n'a échappé à personne. Elle a pris des initiatives, comme d'autres avant elle, et pointé du doigt ce vide législatif.

Ce soir, nous nous proposons de compléter les dispositifs existants que nous connaissons tous, sur tous les bancs de cet hémicycle. Nous aurions pu être constructifs ensemble, et les échanges entre les uns et les autres sont assez logiques. Cette nouvelle rédaction nous est tombée dessus, et elle aurait pu donner l'impression que personne n'avait travaillé. La manière dont vous l'avez présentée était particulière, voilà tout. Nous n'allons pas épiloguer.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Madame Kuster, aucune collectivité n'est obligée d'autoriser une occupation du domaine public. Il en est un peu de même pour les terrasses, autre sujet intéressant à Paris : il est possible d'en interdire sur certaines voies, de même qu'il est possible d'interdire les trottinettes sur d'autres. Les règles en vigueur en matière d'occupation du domaine public donnent beaucoup de liberté pour définir la place...

**Mme Brigitte Kuster.** À Paris, ce n'est valable que dans les parcs et jardins, sinon cela relève de la préfecture.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Excusez-moi, madame la députée, mais il se trouve que je connais un peu les règles qui s'appliquent à Paris, par exemple en ce qui concerne les terrasses.

**Mme Brigitte Kuster.** J'ai été maire d'arrondissement !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ai aussi été directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris, et je peux vous assurer que c'est cette dernière qui accordait les autorisations en ce qui concerne les terrasses. En matière d'occupation du domaine public, il en est de même pour les kiosques, les terrasses et les trottinettes.

(Le sous-amendement n° 3554 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 3567 est adopté.)

(Les sous-amendements n<sup>os</sup> 3557, 3556, 3571 et 3555, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n<sup>o</sup> 3082 2<sup>ème</sup> rectification, sous-amendé, est adopté, l'amendement n<sup>o</sup> 1408 tombe et l'article est ainsi rédigé. En conséquence, tous les autres amendements à l'article 18 tombent.)

### Après l'article 18

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2172 portant article additionnel après l'article 18.

**Mme Sophie Auconie.** Au même titre que pour les propriétaires de voitures, cet amendement vise à rendre obligatoire l'assurance des engins de déplacement personnel tels que les trottinettes électriques, les gyropodes ou encore les *overboards*.

Si cette question est déjà réglée par quelques opérateurs qui intègrent dans la location l'assurance responsabilité civile, et par quelques compagnies d'assurance qui ont pris en compte ce nouvel usage dans leurs contrats, il faudrait généraliser ces pratiques au moment de l'achat de ces engins de déplacement afin de couvrir les dommages que l'utilisateur pourrait causer à lui-même ou à des tiers – nous avons parlé tout à l'heure de ce qui s'est passé dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – compte tenu de la hausse très préoccupante des accidents parfois mortels.

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

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** Ces questions d'assurance relèvent du domaine réglementaire, mais je tiens à vous rassurer. Comme cela a été indiqué en commission, les opérateurs doivent déjà se conformer à cette obligation d'assurance, qu'il n'est donc pas nécessaire d'inscrire dans la loi. Il faut que les opérateurs la respectent, mais votre amendement peut être retiré, puisqu'il est satisfait.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** La loi dite Badinter du 5 juillet 1985 dispose que l'assurance responsabilité civile est obligatoire pour tous les usagers de véhicules qui circulent sur le sol et qui sont mus par une force motrice quelconque. Tel n'est pas le cas des vélos – qui avancent grâce à votre propre énergie ! – ni des vélos à assistance électrique, puisqu'il ne s'agit que d'une assistance. Les trottinettes, quant à elles, relèvent de cette loi : l'assurance responsabilité civile est obligatoire. Comme vous le soulignez, les loueurs de trottinettes doivent les assurer. Nous le leur avons dit, nous allons le leur écrire pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur ce point.

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Je vous remercie de ces précisions.

Selon l'avocat de quatre victimes d'accidents provoqués par des trottinettes, une des victimes s'est aperçue que les opérateurs ne prévoyaient aucune assurance, tant pour les conducteurs de trottinettes que pour elles. Que ne ferait-on pas sous prétexte d'avoir un nouveau mode de transport écologique ? La mairie de Paris a d'ailleurs laissé se développer ces opérateurs sans contrôler ce qu'il en était vraiment même si, comme vous venez de le rappeler, cela ne relève peut-être pas de sa responsabilité.

Il serait certes bon de faire le rappel dont vous parlez mais, au-delà des loueurs, quid des acheteurs ? Apparemment, le coût de l'assurance, au moment de l'achat, peut parfois être équivalent à celui de l'engin lui-même. Ne faut-il pas s'en préoccuper ? Je suis certaine que pour le vendeur, à ce stade, il s'agit surtout de ne pas dissuader les acheteurs.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'obligation d'assurance repose sur les loueurs pour les engins en free-floating.. Avec la Fédération française de l'assurance, nous sommes en train de travailler pour que cette information soit bien diffusée et pour nous assurer que cette dernière propose des systèmes simples – par exemple, une option dans le contrat d'assurance habitation.

Vous avez raison, ces montants ne sont pas négligeables. Il importe que nous parvenions à les stabiliser, de façon à ce que les acquéreurs connaissent l'existence de cette dépense supplémentaire.

(L'amendement n<sup>o</sup> 2172 n'est pas adopté.)

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2368.

**Mme Brigitte Kuster.** Un sujet qui a déjà été évoqué : celui de l'âge autorisé pour louer et utiliser une trottinette électrique et d'autres véhicules qui peuvent atteindre jusqu'à 25 kilomètres heure, nous le savons tous ici, certains pouvant être de surcroît débridés. Il doit être de 14 ans.

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

**Mme Béangère Couillard, rapporteure.** J'ai demandé en commission un relèvement de l'âge initialement envisagé par le décret : j'ai proposé de le porter de 8 à 12 ans. Mme la ministre s'est engagée à revenir sur l'âge qui avait été envisagé. Le casque est obligatoire à l'âge de 12 ans à vélo et il me semble que ce seuil constitue un bon compromis.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement afin de tenir compte de l'engagement de Mme la ministre.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cette disposition relève du règlement et je confirme l'engagement que j'ai pris en commission de porter l'âge de 8 à 12 ans. J'entends la possibilité de le porter à 14 ans, mais Paris n'est pas toute la France. Une famille doit pouvoir circuler sur une piste cyclable, les parents à vélo et les enfants en trottinette. Il ne faut donc pas remonter exagérément l'âge auquel on est autorisé à utiliser ces engins de déplacement personnel motorisés.

Je précise enfin que, s'agissant des trottinettes en free-floating, les conditions générales d'utilisation des opérateurs prévoient que ces engins sont réservés aux majeurs, ce qui est une bonne chose.

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

**M. Pacôme Rupin.** J'ai conscience que la question des trottinettes électriques ne concerne pas uniquement Paris, mais le problème est que, ici ou ailleurs, on voit des engins qui se déplacent quasiment aussi vite qu'un scooter. Or l'âge minimal pour utiliser un scooter, c'est 14 ans. Il me semble

donc que c'est cette limite qui doit être retenue pour la trottinette, sur laquelle on maîtrise beaucoup moins bien sa vitesse que sur un vélo, quel que soit l'endroit où on s'en sert.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** En commission, je m'étais exprimée en faveur d'un relèvement de l'âge minimum à 14 ans, pour aligner les règles de la trottinette sur celles du scooter, ou, à défaut, à 12 ans, qui est l'âge auquel nos enfants passent le brevet de sécurité routière, le BSR. En aucun cas, quoi qu'il en soit, on ne peut accepter d'abaisser cet âge à 8 ans, car un enfant si jeune ne peut appréhender toutes les règles de la circulation et de la sécurité routière.

Je me réjouis donc que la ministre ait accepté de relever cette limite d'âge, et il est important que cet engagement soit réitéré dans l'hémicycle. C'est d'autant plus indispensable que, même si la vitesse maximale autorisée doit être limitée à 25 kilomètres-heure, certains de ces engins motorisés peuvent rouler jusqu'à 70 ou 80 kilomètres-heure; c'est ainsi que l'on a pu voir une trottinette rouler à 85 kilomètres-heure sur l'A86. Par ailleurs, quand bien même elle ne dépasserait pas les 25 kilomètres-heure, c'est déjà beaucoup, notamment pour un enfant ou un préadolescent.

Quant aux opérateurs, leurs conditions contractuelles prévoient en effet qu'ils ne peuvent louer à des mineurs. Pour autant, il me semble nécessaire de le formaliser au moins par voie réglementaire, si ce n'est en l'inscrivant dans la loi, même si les engins proposés actuellement ne peuvent être utilisés par les enfants.

En ce qui concerne l'achat ou l'acquisition d'une trottinette personnelle, nous aurions pu envisager tout simplement d'interdire la vente de ce type d'engins motorisés aux mineurs.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** La vitesse des cyclomoteurs, qu'il faut avoir plus de 14 ans pour conduire, est limitée à 45 kilomètres-heure, ce qui est quasiment deux fois plus que la vitesse autorisée pour les trottinettes.

Nous avons tous vu en effet les images de cette trottinette qui roulait à 80 kilomètres-heure, mais le décret, qui est actuellement examiné par la Commission européenne – puisque ces limitations de vitesse doivent faire l'objet d'une notification à Bruxelles –, prévoit une sanction de 1 500 euros pour le débridage d'une trottinette.

Pour ce qui concerne l'âge légal d'utilisation, dans la mesure où il est fixé à 14 ans pour des cyclomoteurs qui roulent à 45 kilomètres-heure, il me semble qu'il est raisonnable de le fixer à 12 ans pour les trottinettes.

En ce qui concerne la vitesse de bridage, nous avons engagé la consultation sur la base d'un bridage à 25 kilomètres-heure. Il se trouve qu'entre-temps, j'ai appris que nos voisins allemands et belges avaient prévu un bridage à 20 kilomètres-heure: il me semble donc que, si nous parvenions à l'unanimité sur ces bancs, nous pourrions nous aligner sur cette limite. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Madame la ministre, je vous invite à bien réfléchir sur la question de l'âge, car il me semble que nous sommes tous ici à peu près d'accord.

Je vous remercie de proposer un bridage à 20 kilomètres-heure. Vous avez indiqué que tout débridage entraînerait une amende, mais vous savez très bien que les sanctions n'empêchent pas tout. Je tiens donc à dire que c'est prendre un gros risque que de laisser un enfant de 12 ans se déplacer sans casque sur un engin de ce type, même à 20 kilomètres-heure; un risque pour lui et un risque pour les piétons qu'il croisera.

(*L'amendement n° 2368 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 2181 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

(*L'amendement n° 2181, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, depuis ce matin, nous avons examiné 425 amendements. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce matin, à neuf heures trente :

Proposition de résolution exprimant la gratitude et la reconnaissance de l'Assemblée nationale pour les actes d'héroïsme et les actions militaires des membres des forces armées alliées ayant pris part au débarquement en Normandie, en France, le 6 juin 1944 ;

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le vendredi 07 juin 2019 à une heure cinq.*)

*Le Directeur du service du compte rendu de  
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA