

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du vendredi 7 juin 2019

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	5547
2 ^e séance	5577
3 ^e séance	5619

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

263^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du vendredi 7 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

1. Débarquement de Normandie (p. 5549)

M. le président

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5549)

M. Roland Lescure

M. Jean-Marie Sermier

Mme Aude Luquet

M. Christophe Bouillon

M. Joachim Son-Forget

M. Alexis Corbière

M. Jean-Paul Lecoq

M. Michel Castellani

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

VOTE SUR LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION (p. 5556)

Suspension et reprise de la séance (p. 5556)

PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

2. Mobilités (p. 5556)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5556)

Après l'article 18 (*Suite*) (p. 5556)

Amendements n^{os} 1658, 1202

Amendement n^o 1817 et 1825

Amendements n^{os} 1473 et 2544, 2369

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Bruno Millienne, rapporteur 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

Amendements n^{os} 16, 1483, 2221

Article 18 bis (p. 5565)

Amendement n^o 1326

Amendements n^{os} 1327, 3437

Amendement n^o 1328

Article 19 (p. 5565)

Amendements n^{os} 3296, 1203

Article 20 (p. 5565)

Amendement n^o 2900, deuxième rectification

Amendements n^{os}, 3568 et 3569 (sous-amendement), 3573 (sous-amendement)

Amendements n^{os}, 3493 et 3494 rectifié (sous-amendement), 3574 (sous-amendement)

Après l'article 20 (p. 5571)

Amendements n^{os} 2742, 1027, 2229, 2292, 1029, 1809, 2970, 2294, 2298, 2296, 2299, 3092

Amendements n^{os} 2336, 2846

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5575)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

DÉBARQUEMENT DE NORMANDIE

Discussion d'une proposition de résolution

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la 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 (n° 1984).

Il y a un peu plus d'un siècle, le 3 février 1919, dans ce même hémicycle où nous siégeons aujourd'hui, Woodrow Wilson, vingt-huitième président des États-Unis d'Amérique, prenait la parole depuis cette tribune. C'était la première fois qu'un président américain se rendait en voyage officiel en Europe, et la première fois qu'un chef d'État étranger s'exprimait devant les députés français.

Le président Wilson croyait en la paix, en la résolution des conflits par la négociation multilatérale. Il n'en prit pas moins, ce jour-là, un engagement prophétique, demandant que « chaque fois que la France, ou tout autre peuple libre, se trouve menacé, l'univers entier se dresse pour défendre sa liberté ».

Après l'euphorie des années folles, le poison du nationalisme se propagea durant les années trente, mettant bientôt l'Europe à feu et à sang. Il y a soixante-quinze ans, les forces de la liberté débarquaient sur le sol français, pour mettre fin à l'effroyable parenthèse de l'occupation nazie et de la collaboration d'État.

Hier, en Normandie, une émouvante cérémonie a ravivé le souvenir de cette opération d'une incroyable audace, qui allait ramener, en France et en Europe, la démocratie, la paix et la prospérité.

Il est juste de saluer la mémoire de ceux qui ont combattu, de ceux qui sont tombés pour notre liberté. La présente proposition de résolution n'a pas d'autre but.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. La parole est à M. Roland Lescure.

M. Roland Lescure. « Je suis né en Alabama en 1918, mais ma vie a réellement commencé le jour où je me suis engagé pour défendre la liberté en France ».

Ces mots sont de Tim Black, ancien soldat américain décoré le 9 décembre dernier de la Légion d'honneur par notre consul à Chicago, Guillaume Lacroix. Ils en disent long sur ce qu'a pu représenter l'engagement des soldats ayant combattu au péril de leur vie.

Tim Black avait connu la ségrégation. Il a participé au Débarquement. Il a libéré Buchenwald. Rentré aux États-Unis, il est devenu un activiste du mouvement des droits civiques. C'est lui qui a fait venir Martin Luther King pour la première fois à l'université de Chicago.

Des Tim Black, il y en a eu environ 16 millions qui ont servi pendant la Seconde guerre mondiale. Des Noirs américains des ghettos de Chicago aux jeunes agriculteurs des plaines du Québec, des millions de jeunes se sont engagés, volontairement, dans un combat lointain qui ne les concernait pas directement.

Cet engagement, ils l'ont d'abord pris au nom d'un idéal, celui de la liberté et de la démocratie – des valeurs que nous partageons avec nos frères et sœurs d'outre-Atlantique depuis 250 ans. Les Français étaient aux côtés des Américains lors de leur indépendance. Les Américains et les Canadiens, par deux fois au XX^e siècle, sont venus nous tirer d'un mauvais pas et défendre notre modèle démocratique.

C'est au nom de ces valeurs, il y a soixante-quinze ans et un jour, que 3 500 jeunes soldats, des Américains, des Britanniques, des Canadiens, des Belges, des Hollandais, des Norvégiens, des Français, des Grecs, des Danois, ou issus d'encore dix autres pays, engagés volontaires dans les armées alliées, ont été tués sur les plages de Normandie. C'était le 6 juin 1944.

Cet engagement, ils l'ont également pris, parfois, pour donner un sens à leur vie. Nous étions hier, avec vous, madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, et plusieurs de nos collègues, dont le président Bridey, que je salue, sur la plage de Juno Beach, avec le Premier ministre du Canada, pour rendre hommage aux soldats canadiens qui se sont engagés pendant la Seconde guerre mondiale.

Parmi eux, un jeune Québécois, Lorenzo Tremblay. Il a exprimé quelques années plus tard son sentiment au moment de s'engager : « Je me suis enrôlé pour vivre l'aventure, pour voir du pays, pour subvenir aux besoins de ma famille dans un Québec frappé par la misère ; également par patriotisme et par solidarité ; sans doute, aussi, me suis-je senti appelé à défendre mes frères français ».

Leur courage donne le vertige. Il incite à l'humilité, ainsi qu'à la responsabilité.

La première de nos responsabilités, c'est évidemment la transmission. On dénombre 496 000 vétérans du conflit dans le monde. Chaque jour, 348 d'entre eux meurent. Perpétuer leur mémoire, tel est l'objectif de la proposition de résolution qui nous réunit aujourd'hui.

Notre deuxième responsabilité nous oblige à combattre celles et ceux qui ont pour projet de nous diviser. Face aux nationalistes qui réinventent l'histoire et crient au complot, nous avons la responsabilité de rappeler la vérité. L'Europe s'est aussi construite grâce à nos alliés. Notre coopération nous a permis de vivre notre plus longue période de paix, grâce à la construction européenne.

La troisième responsabilité doit nous conduire à transformer notre système international, pour qu'il s'adapte aux défis du climat et de la mondialisation.

Enfin, la quatrième responsabilité, peut-être la plus importante, s'inscrit dans le sillage des paroles de Tim Black : celle qui a conduit un Afro-Américain à libérer un peuple pendant la guerre, pour trouver ensuite la force, de retour en Amérique, de libérer son propre peuple. C'est la question de l'engagement, qui doit travailler chacun d'entre nous.

La France, par la voix de sa représentation nationale, n'oubliera jamais Tim Black. Elle n'oubliera jamais Lorenzo Tremblay. Elle n'oubliera jamais les 150 000 militaires qui se sont engagés pour notre liberté, le 6 juin 1944, en Normandie.

Le groupe La République en marche votera évidemment, avec solennité et reconnaissance, mais aussi avec enthousiasme, la proposition de résolution qui nous est soumise. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, UDI-Agir et LR.*)

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

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes réunis ce matin, au lendemain des cérémonies de commémoration des soixante-quinze ans du débarquement du 6 juin 1944 en Normandie, pour exprimer la gratitude éternelle de l'Assemblée nationale, des députés et du peuple français à ceux qui ont participé à la libération du pays.

Je suis d'autant plus heureux de m'exprimer ce matin que je fais partie des nombreux députés ayant cosigné, au mois de mai dernier, une proposition de résolution quasiment identique à celle que nous examinons, déposée par notre collègue Philippe Gosselin, député de la Manche. Il n'est pas présent ce matin dans l'hémicycle car les cérémonies d'hommages se poursuivent sur son territoire, à jamais marqué par cet événement majeur du XX^e siècle.

Monsieur le président de l'Assemblée nationale, je tiens à vous remercier de votre initiative. Les membres du groupe Les Républicains soutiennent pleinement votre proposition de résolution, signée par presque tous les présidents de groupe de notre assemblée.

Élu du département du Jura, coupé en deux pendant la Seconde guerre mondiale par la ligne de démarcation qui a vu passer tant de héros, où résonnent encore les récits glorieux de la Résistance, où nous sommes encore nombreux à commémorer les faits d'armes et les massacres, tel celui de Saligny, je mesure pleinement le sacrifice inouï consenti en Normandie par ces jeunes hommes venus de si loin pour libérer le sol de France.

Tout ou presque a été dit sur le débarquement du 6 juin 1944 : le courage, la peur, le sacrifice, l'héroïsme, l'abnégation, les morts, les blessés, la solidarité, la chance

parfois, la préparation, les erreurs certainement, les doutes, les conditions météo, le froid, qui ont marqué à jamais cette journée historique.

L'Histoire s'écrit chaque jour. Nous savons aujourd'hui que le 6 juin 1944 a donné le signal de la reconquête du continent européen. Les combattants d'alors ne pouvaient sans doute pas l'imaginer, même s'ils l'espéraient au fond d'eux.

Après les héros du premier jour, les plages normandes ont vu passer, pendant des mois, des centaines de milliers d'hommes, des millions de tonnes de munitions et de matériel, qui ont permis aux forces alliées de mener la bataille jusqu'au cœur de l'Allemagne, à la rencontre des forces russes, qui menaient elles aussi de rudes combats sur le front est de l'Europe.

Devant l'Histoire, la politique doit faire preuve d'humilité. On peut regretter que les Russes, nos alliés de l'époque, n'aient pas été associés aux cérémonies de commémoration. En ce jour où nous exprimons la gratitude de tout un peuple à ceux qui nous ont aidés à nous libérer du joug nazi, ne les oublions pas ! Lors du débarquement en Normandie, les historiens le rappellent, les trois quarts des troupes allemandes étaient positionnées sur le front de l'Est.

Je suis particulièrement satisfait que les cérémonies des derniers jours, tant sur le sol britannique que sur le sol français, aient rappelé le rôle majeur joué ce jour-là par la Résistance française.

Citons notamment les 177 hommes du commando Kieffer, auxquels les forces britanniques laissèrent cinquante mètres d'avance pour qu'ils soient les premiers à poser le pied sur le sol de France, mais aussi les centaines d'hommes et de femmes de l'ombre qui contribuèrent, chacun à son niveau d'engagement et de courage, à la réussite de l'opération.

Ils représentent cette France éternelle, qui n'a pas renoncé, qui ne s'est pas découragée et qui a porté haut, parfois jusqu'au sacrifice ultime, les valeurs de notre pays.

À l'heure où partent les derniers vétérans, il importe que les jeunes générations s'emparent de cette page de notre histoire et se l'approprient. C'est un des buts de la présente proposition de résolution. Nous nous en félicitons.

Au demeurant, l'essor du tourisme de mémoire dans nos territoires témoigne de l'attachement des Français à leur histoire, et de leur volonté de comprendre les événements qui ont construit notre pays.

Enfin, à l'unisson de la proposition de résolution de Philippe Gosselin, je souhaite insister sur le message de paix, à vocation universelle, que porte cette journée. Le sacrifice de ces hommes nous engage. Mieux que quiconque, nous savons que notre liberté a été gagnée dans le sang, celui des nôtres et celui de nos frères.

De cela, nous sommes éternellement redevables. De cela, sachons être dignes ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, UDI-Agir, LaREM et SOC.*)

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. « Les sanglots longs des violons de l'automne blessent mon cœur d'une langueur monotone », ce sont ces vers de Paul Verlaine, diffusés par la BBC, dans la soirée du 5 juin 1944, qui déclenchent la vaste opération de sabotage ferroviaire menée par la Résistance française, ouvrant la voie au débarquement des forces alliées en Normandie.

L'opération Neptune, phase amphibie de l'opération Overlord, débutera en fin de nuit, à la surprise de l'occupant nazi qui pense tout débarquement impossible au vu des conditions météorologiques dantesques de ce début juin 1944.

Comme un écho à l'appel du 18 juin du général de Gaulle – « La France n'est pas seule ! Elle n'est pas seule ! Elle n'est pas seule ! » – ce sont 6 939 navires, organisés en 47 convois regroupant des militaires français, britanniques, canadiens et américains, mais aussi polonais, tchécoslovaques, norvégiens, belges, hollandais, australiens et néo-zélandais qui participent au plus grand débarquement de l'histoire.

Dès six heures trente du matin, le débarquement se déroule successivement sur les plages normandes aux noms désormais célèbres : Utah et Omaha d'abord, puis Gold, Sword et enfin Juno. Près de 11 000 hommes ont été tués, blessés ou portés disparus à l'issue d'une journée de combat, de ce jour le plus long qui permet d'ouvrir la seconde phase de l'opération Overlord : la bataille de Normandie.

Soixante-quinze ans plus tard, nous n'oublions pas. Nous n'oublions pas que grâce à l'héroïsme des 150 000 hommes ayant participé au Débarquement, la France a pu être libérée du joug de l'occupant nazi. Nous n'oublions pas qu'il a fallu le sacrifice ultime de plus de 10 000 hommes pour ce seul débarquement pour mettre fin à la période la plus sombre de notre histoire. Nous n'oublions pas, enfin, que la paix, construite sur les ruines de la Seconde guerre mondiale, est d'autant plus précieuse qu'elle n'est jamais définitivement acquise. L'actualité ne manque pas de nous rappeler, alors que s'entrechoquent les crises migratoires, climatiques, économiques ou sociales, que le maintien de la paix est un effort de tous les jours reposant sur chacun et chacune d'entre nous.

Par cette résolution, notre Assemblée participera et encouragera le devoir de mémoire de chaque citoyen français pour que jamais plus de telles horreurs ne frappent notre pays.

Enfin, elle rappellera notre attachement au multilatéralisme, seul à même de résoudre durablement les conflits mondiaux, particulièrement en cette période où la loi du plus fort refait surface un peu partout en Europe et dans le monde. En déclarant que la France n'était pas seule, le général de Gaulle avait rappelé que seul le multilatéralisme pouvait sauver la France de l'occupant nazi. Aujourd'hui encore, seul le multilatéralisme permettra la résolution des conflits mondiaux.

Pour toutes ces raisons, le groupe MODEM et apparentés votera en faveur de cette résolution. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. « Les sanglots longs des violons de l'automne blessent mon cœur d'une langueur monotone » : le 5 juin 1944, à vingt et une heures quinze, la première strophe de *Chanson d'automne*, de Paul Verlaine, entre dans l'Histoire.

La plage de Ouistreham s'apprête à devenir, à tout jamais, Sword Beach, celle de Courseulles-sur-Mer, Juno Beach, celle d'Arromanches, Gold Beach, celles qui s'étendent de Colleville-sur-Mer à Cricqueville-en-Bessin, Omaha Beach et celles de Sainte-Marie-en-Bessin à Quinéville, Utah Beach. Le pont de Bénouville s'apprête lui aussi à devenir à tout jamais Pegasus Bridge. Près de 7 000 navires, 130 000 hommes et 20 000 véhicules débarquent sur les plages normandes pour l'opération Overlord.

L'histoire tient parfois à peu de chose. Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, la Manche est démontée. Mais, grâce à leurs navires météorologiques en Atlantique nord, les Britanniques disposent d'informations certifiant une accalmie de quelques heures qui peut autoriser un débarquement sur les côtes normandes. Les Allemands, eux, sont certains que la tempête va durer. Ils sont persuadés que les Alliés choisiront la voie de mer la plus courte, celle du Pas-de-Calais. Le commandant allemand part sereinement en permission en Allemagne. Le débarquement de Normandie, le D-day, tant attendu, est un succès et marque le début de la reconquête du continent.

Je voudrais, au nom du groupe Socialistes et apparentés, m'associer à la commémoration du soixante-quinzième anniversaire du Débarquement, cérémonie à laquelle j'ai participé hier, et remercier, à travers le vote de cette proposition de résolution, nos alliés américains, britanniques et canadiens. Leur rôle décisif pour mettre fin à la tyrannie nazie en Europe et défendre le monde libre mérite grandement que nous exprimions de cette façon notre pleine reconnaissance. N'oublions pas.

Permettez-moi d'abord de saluer la relation historique séculaire qui nous lie aux États-Unis. Nous avons une dette vis-à-vis des soldats, pour la plupart très jeunes, qui se sont battus à des milliers de kilomètres de chez eux pour la liberté d'un continent dont ils ne connaissaient rien. Ils l'ont fait, comme l'avaient fait leurs aînés pendant la Première guerre mondiale, aux cris de « Lafayette nous voilà », au nom notamment de l'aide que la France révolutionnaire leur avait apportée pour qu'ils gagnent leur propre indépendance.

Les relations historiques entre nos deux États et nos deux peuples surpassent de loin les soubresauts de la conjoncture ou les aléas politiques. Sachons maintenir au nom de ces liens une relation fructueuse, ce qui n'interdit pas d'être exigeant et sans faiblesse quant aux valeurs que nous promouvons. Comment ne pas être circonspect et inquiet face à la politique de l'actuel président des États-Unis qui, remettant en cause les principes du multilatéralisme, participe au sapement des institutions de l'après-guerre, celles-là même qui avaient permis d'établir les bases de la paix et de la prospérité ? La question du devenir du multilatéralisme et du règlement des différends par le droit est posée face à la montée des politiques de puissance et au retour de ce qu'on appelle les sphères d'influence.

N'oublions pas, car la politique de mémoire doit, dans les temps troubles que nous connaissons, être vive. Elle doit contribuer à éviter la colonisation de la pensée par des mouvements populistes. Elle doit éviter l'indifférence face à l'inacceptable ; l'inacceptable, c'est autant la remise en cause de l'État de droit dans certains pays européens que les naufrages de milliers de migrants en Méditerranée. Ne cédon pas à l'individualisme et, comme y appelait le grand résistant Stéphane Hessel, maintenons notre faculté d'indignation.

N'oublions pas les combattants français et les soldats de la France libre, en particulier les 177 fusiliers marins du commando Kieffer, qui ont été les acteurs valeureux de la libération de notre pays. N'oublions pas les résistantes et les résistants de l'intérieur qui ont participé à la bataille de Normandie, en fournissant les renseignements utiles à la réussite de l'opération. N'oublions pas non plus les troupes canadiennes qui, le 19 août 1942, ont payé un lourd tribut en débarquant sur d'autres plages normandes, celles de

Dieppe. N'oublions pas non plus les soldats de l'armée africaine qui, en août 1944, ont participé au débarquement de Provence.

Il aura fallu du temps pour que l'anniversaire du débarquement de Normandie fasse l'objet de cérémonies internationales et d'une mobilisation politique au plus haut niveau. Il faut, en effet, attendre le quarantième anniversaire, en 1984, et François Mitterrand, pour que soit commémoré, dans le format actuel, en présence de plusieurs chefs d'État étrangers, le débarquement de Normandie. Plusieurs raisons à cela. D'une part, la date de commémoration de la fin de la Seconde guerre mondiale a longtemps fait débat et le 8 mai n'est redevenu un jour férié qu'en 1981. D'autre part, le Débarquement est un symbole douloureux pour la mémoire normande. Les bombardements et les actes de guerre ont fait près de 20 000 morts dans la région. Si la paix n'est jamais définitivement acquise, le travail de mémoire est un devoir incessant.

En conclusion, si nous voulons être à la hauteur de l'héritage de ces héros qui ont redonné un sens au mot liberté, nous devons être intransigeants sur nos valeurs. Nous devons rester ouverts sur le monde et sur les autres. Nous devons nous souvenir que la paix ailleurs commence ici et méditer la phrase de Michel Serres : « la guerre n'est pas la mère de toutes choses. La bataille ne produit rien, sauf de nouvelles batailles, d'où sa fécondité nulle », ou celle d'Eisenhower, le commandant en chef des forces alliées lors du Débarquement : « je crois que la meilleure façon de protéger mes propres droits est de protéger les droits des autres ».

Hier, j'ai eu la chance de découvrir l'exposition exceptionnelle consacrée à Norman Rockwell au Mémorial de Caen. Mon attention a été retenue par les quatre tableaux représentant les quatre libertés citées par le président Roosevelt dans son célèbre et déterminant discours du 6 janvier 1941. Il y défend la liberté d'expression, la liberté de croire, la liberté de vivre à l'abri du besoin et la liberté de vivre à l'abri de la peur. Permettez-moi d'en rajouter une cinquième : la liberté de dire merci. Merci aux alliés de nous avoir redonné toutes ces libertés. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Joachim Son-Forget.

M. Joachim Son-Forget. C'est avec émotion que nous avons célébré hier le soixante-quinzième anniversaire du débarquement allié sur les plages de Normandie. Le temps s'écoule, les années défilent et pourtant l'émotion demeure toujours aussi forte. Chaque année, nous saluons la bravoure, l'abnégation et le sacrifice de ces hommes qui se sont battus pour que nous puissions vivre libres dans un monde en paix.

Dans cette perspective, il nous est proposé aujourd'hui d'adopter une proposition de résolution du président de l'Assemblée nationale, Richard Ferrand, visant à exprimer la gratitude et la reconnaissance de l'Assemblée à l'égard des forces armées alliées ayant pris part au débarquement en Normandie le 6 juin 1944.

Avant de poursuivre cette discussion, je tenais à saluer et à remercier chaleureusement notre collègue Philippe Gosselin, député de la Manche, qui avait déposé une proposition de résolution allant dans le même sens.

Par ces initiatives, nous perpétons ce qu'a entrepris notre Assemblée le 6 mai 2014 en adoptant de manière unanime une proposition de résolution de notre collègue Laurence Dumont, déposée à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Débarquement et également votée par le Congrès américain. À l'époque, M. Léon Gautier, vétéran du

commando Kieffer, monument d'histoire et d'humilité, était présent dans les tribunes. Il était encore hier aux côtés de ceux qui lui ont succédé au sein des commandos de la marine nationale, alors que quatorze nouveaux marins étaient brevetés.

Préparée avec minutie afin de réduire au maximum les imprévus et les caprices du hasard, l'opération Overlord, initialement prévue en mai 1944 sur les côtes normandes, aura finalement lieu un mois plus tard. Parallèlement, l'opération Fortitude, fantastique campagne de désinformation, permettra de tromper avec succès les forces de l'Axe. Comme le dira Winston Churchill, « en temps de guerre, la vérité est si précieuse qu'elle doit être escortée par une garde de mensonges ». Par son travail de sape et de harcèlement, la Résistance, armée de l'ombre, jouera également un rôle décisif avant le jour J.

Dans la nuit du 5 au 6 juin, entre minuit et deux heures et demie du matin, l'opération commencera par le largage de 21 000 parachutistes dans le bocage normand, derrière les premières lignes de défense. À l'aube, après avoir été bombardée par l'aviation, la côte sera à son tour pilonnée par les navires. Puis 132 000 soldats, pour la grande majorité américains, canadiens et britanniques, prendront la direction de cinq points de débarquement sur les plages de Normandie à bord de 4 266 barges. Les Américains ont pour objectif de prendre Utah et Omaha, tandis que les Anglo-Canadiens doivent prendre Gold, Juno et Sword. Cent soixante dix-sept soldats français, membres du premier bataillon de fusiliers marins commandé par le capitaine de corvette Philippe Kieffer, débarqueront les premiers sur le sol français de Sword Beach, aux côtés des forces britanniques. Ce commando s'illustrera notamment en s'emparant du casino de Riva Bella à Ouistreham, transformé en bunker par les Allemands.

Si les débarquements sur les autres plages se déroulent plutôt bien, ceux d'Omaha tourneront vite au carnage et les soldats américains y découvriront l'enfer. Au soir du 6 juin 1944, les pertes alliées s'élèvent à 10 000 victimes, dont 5 000 soldats sur les plages – l'état-major en attendait 25 000.

L'opération Neptune n'est qu'une première étape et sera rapidement suivie par la dure bataille de Normandie, sanglante, traumatisante. Ces opérations constitueront les premiers jalons permettant à l'offensive alliée de défaire, moins de douze mois plus tard, les forces de l'Axe et de libérer l'Europe.

Le récit commun de cette opération hors norme vise simplement à témoigner une nouvelle fois de l'héroïsme déployé par ces hommes, qui ont permis à nos peuples de retrouver leur liberté et de rétablir la paix en Europe.

Ces legs ont pu être préservés grâce aux convictions et à la détermination de grands hommes politiques, à l'instar de Charles de Gaulle, de Konrad Adenauer, de François Mitterrand et de Helmut Kohl, qui sont parvenus à mettre de côté leurs rancunes, leurs colères et leurs passions, pour que les ennemis d'hier soient aujourd'hui unis.

Alors que les années emportent les derniers témoins des conflits les plus meurtriers de l'histoire, il est de notre devoir de transmettre le flambeau du souvenir aux jeunes générations afin que ceux qui se sont battus pour leur liberté ne tombent jamais dans l'oubli. N'ayons pas peur de leur dire que regarder en arrière ne révèle en rien une crainte de l'avenir. Au contraire, comme le disait T. S. Eliot, « on ne construit du solide que sur le passé ».

L'Union européenne et les Nations unies sont nées des ruines de la guerre et de l'évidence que de telles catastrophes ne devaient plus jamais advenir, tant et si bien que dans nos sociétés, la paix et la liberté semblent être acquises pour toujours. Or, le terrorisme, la poussée des populismes, la prolifération des armes nucléaires, les pressions migratoires et les changements climatiques sont autant de menaces qui pèsent sur nos peuples et remettent en cause ce pour quoi ces héros se sont battus.

À l'évidence, face à de tels dangers, des actions désunies ou désorganisées n'engendreront que le chaos. Seul le multilatéralisme, comme l'affirme cette proposition de résolution, nous permettra de résoudre durablement les conflits mondiaux.

Pour toutes ces raisons, le groupe UDI-Agir et indépendants apporte son soutien à cette initiative et votera la proposition de résolution. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Il est bon que nous puissions, dans cet hémicycle, par l'intermédiaire de telles propositions de résolution, rappeler des moments d'histoire importants et rendre des hommages. Cette démarche nous satisfait. Nous savons qu'un pays se constitue aussi par sa mémoire et sa capacité à rappeler les moments importants où il s'est fondé, où sa liberté a été défendue.

Nous rendons toutefois hommage aux morts aussi pour parler aux vivants, pour que cela fasse sens. Il arrive parfois que l'on dise que ce sont les vainqueurs qui écrivent l'Histoire : or dans cette proposition de résolution, tous les vainqueurs ne sont pas mentionnés, et c'est là le reproche que nous lui adressons.

Évidemment, il faut rendre hommage aux soldats américains, canadiens, anglais. Toutes les nationalités de ces soldats doivent être rappelées. Nous ne devons oublier aucun des 400 000 soldats américains, ni des 45 000 soldats canadiens – j'arrête là la liste morbide des soldats de toutes les nationalités, qui étaient présents ce 6 juin 1944, qui souligne le caractère tragique de cet épisode historique.

Mais si l'on parle de la Seconde guerre mondiale et de l'importance de la journée du 6 juin 1944, il est obligatoire de rappeler que ce débarquement ne fut possible qu'en raison de la victoire de l'Armée rouge, à Stalingrad. On ne comprend pas pourquoi le 6 juin 1944 fut possible si on oublie que c'est d'abord sur le front de l'Est qu'une victoire majeure a été remportée contre les armées nazies, notamment par l'armée de l'Union soviétique, l'Armée rouge. L'opération Neptune, qui ouvrit un nouveau front à l'Ouest, fut demandée par l'URSS, qui se battait depuis deux ans sur le terrain. Le Débarquement attendait le feu vert de la victoire de Stalingrad pour être lancé.

Puisque nous avons rappelé, à raison, le lourd tribut des différents pays et le nombre de morts que ce conflit a causé, notamment le jour du Débarquement, comment oublier que l'URSS est le pays qui a supporté le plus grand nombre de victimes ? Douze millions de soldats de l'Armée rouge ont perdu la vie dans le combat contre l'armée nazie, 12 millions ! Seize pour cent de l'ensemble de la population de l'Union soviétique ont disparu dans cette confrontation avec le nazisme !

Pour quelles raisons ne pourrions-nous pas dans cette proposition de résolution au moins le rappeler ? Cela n'est en rien une validation de la nature du régime de l'Union soviétique, lequel, à cette époque, était dirigé par Joseph

Staline. Cela n'est en rien approuver le stalinisme, c'est rappeler la complexité de cet événement. Sans cette victoire sur le front de l'Est, le Débarquement n'était pas possible.

Les Français le savaient : à la Libération, l'IFOP – il existait déjà ! – les avait interrogés sur la perception qu'ils avaient des vainqueurs du conflit. À 57 %, ils considéraient que l'URSS était la nation qui avait le plus contribué à la défaite nazie ; seulement 20 % d'entre eux citaient les États-Unis. Depuis 2005, la proportion s'est inversée. Cela doit nous interroger.

Les protagonistes le savaient : Franklin Roosevelt a toujours considéré la participation de l'Armée rouge comme déterminante. Je rappelle d'ailleurs que l'Union soviétique a reconnu le général de Gaulle comme étant le chef de la France libre, bien avant les États-Unis d'Amérique. Tout cela doit être restitué dans cette proposition de résolution, pour montrer la complexité de l'époque, afin que cet hommage ne soit pas excluant, blessant, pour le pays qui a le plus contribué à la victoire contre le nazisme.

Je le répète, nous rendons hommage aux morts, mais nous parlons aux vivants. Une fois de plus, c'est expliquer que cette victoire n'est pas seulement due aux États-Unis d'Amérique. Prenons garde à ne pas faire de ce travail de mémoire un travail très contemporain, très actuel, qui décontextualise les conditions de la victoire, qui l'attribue et en remercie un seul pays, et cela en raison du monde tel qu'il est aujourd'hui.

Voilà, chers collègues, la raison pour laquelle nous n'avons pas pu soutenir la proposition de résolution dans sa rédaction actuelle. Nous la voterions avec plaisir si M. le président, ou ceux qui ont porté la plume, voulaient bien restituer, avec toute la richesse que permet la langue française, la réalité de l'apport de l'Armée rouge à la victoire contre le nazisme. Mais en l'état, elle nous semble attester d'un tel oubli qu'elle est peu utile, voire contre-productive. Sachez que je le regrette.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Deux jours avant le jour le plus long, la BBC fait entendre la deuxième partie du vers de Charles Trénet, inspiré de Verlaine, « Bercent mon cœur d'une langueur monotone », ainsi que 160 autres « messages personnels ». L'armée des ombres se met en action. Les résistants et les syndicats, notamment la CGT Cheminots et la CGT PTT entament leurs actions de sabotage des lignes de communication radio et de chemin de fer. Parallèlement, des groupes de la Résistance détruisent des lignes à haute tension, des dépôts de carburant, de munitions, tout en intensifiant les actions d'information et d'aide aux soldats alliés parachutés. Des réseaux de résistance, principalement communistes et gaullistes, unifiés à partir de 1943 par le Conseil national de la Résistance, se mobilisent du 4 au 6 juin, pour prêter main-forte aux alliés.

Un général américain a indiqué que 80 % des renseignements utiles à la libération de la France ont été fournis par les services secrets de la Résistance. Le 6 juin 1944, le débarquement en Normandie est donc lancé, permettant de soulager le front de l'Est, que l'URSS porte à bout de bras depuis 1941 et qui a déjà subi plus de 10 millions de morts du côté soviétique et 6 millions de morts du côté allemand. De ce côté-ci de l'Europe, on a peine à imaginer l'ampleur de ce carnage où, depuis trois ans, un homme meurt toutes les dix secondes.

Obliger la Wehrmacht à diviser ses troupes entre ce nouveau front ouvert par les Alliés, venus en majorité d'Amérique du Nord, et le front de l'Est, tenu par l'Armée rouge, a permis le débarquement du 6 juin 1944, qui a clairement précipité la chute du Troisième Reich.

J'ai évidemment une pensée émue pour tous ces soldats qui ont participé au Débarquement, afin de libérer une terre... (*La voix de l'orateur se brise*)... qui n'était pas la leur. (*Applaudissements sur tous les bancs.*) Ces soldats alliés, ceux de l'armée française de la Libération, évidemment ceux du premier bataillon de fusiliers marins, qui ont débarqué sur les plages, les aviateurs, les marins français qui ont contribué au Débarquement.

Cette proposition de résolution portée par le président de l'Assemblée nationale nous permet donc, à notre manière, d'exprimer notre gratitude et la reconnaissance de la représentation nationale pour cette action militaire qui a permis de libérer notre territoire, au prix du sacrifice d'un grand nombre de jeunes.

Je voudrais aussi évoquer les bombardements menés par les Alliés sur certaines villes. Deux d'entre elles, au moins, ont payé un lourd tribut. (*L'orateur s'interrompt. – Applaudissements prolongés.*)

Le Havre, écrasée sous 1 800 tonnes de bombes. Certaines au phosphore. Larguées massivement sur des quartiers où l'armée allemande n'était pas présente. Cette ville a été détruite à 80 %. Deux mille de ses habitants ont péri. C'est aussi cela, l'horreur de la guerre. Ce sont des civils innocents, qui meurent par milliers.

Souvenons-nous aussi de ces déportations massives, uniquement fondées sur des opinions religieuses, politiques, sur une orientation sexuelle, sur des origines ethniques, sur un handicap. Souvenons-nous de ces meurtres pratiqués à l'échelle industrielle, rationnellement organisés dans les camps de concentration et d'extermination.

N'oublions jamais non plus les abominations ultimes qu'ont représenté, le 6 et le 9 août 1945, les deux bombardements nucléaires américains sur Hiroshima et Nagasaki, qui ont fait 250 000 morts en quelques secondes. Les 15 000 bombes nucléaires que détiennent certains États aujourd'hui peuvent détruire notre planète plusieurs fois.

La lutte pour la paix doit aussi continuer, dans le sens du désarmement multilatéral et complet de toutes les puissances nucléaires. L'article VI du traité sur la non-prolifération des armes nucléaires doit être parfaitement respecté. Le Traité sur l'interdiction des armes nucléaires est là pour nous le rappeler, avec toute la force du mouvement citoyen.

À ce sujet, j'appelle notre Parlement à mettre en place la délégation permanente à la dissuasion nucléaire, à la non-prolifération, à la maîtrise de l'armement et au désarmement que j'ai proposée avec Michel Fanget dans notre rapport d'information de la commission des affaires étrangères. Car une attaque nucléaire laisse des stigmates indélébiles, dans les gènes mêmes des survivants.

Les efforts que nous menons à juste titre en France pour préserver la biodiversité et notre environnement resteront vains, si nous ne supprimons pas ces armes, qui peuvent détruire notre planète en quelques minutes. C'est donc par cohérence que nous devons nous mobiliser pour l'écologie et, dans le même temps, pour un désarmement nucléaire global, total et irréversible.

Cette mémoire des atrocités doit s'accompagner d'une volonté indéfectible de ne plus reproduire cela, en travaillant à la paix et à l'amitié entre les peuples. Tous ensemble, comme le Parti communiste français, le Mouvement de la paix et d'autres organisations, chaque 21 septembre, à l'occasion de la Journée internationale de la paix, célébrons la paix, pour garder en mémoire les horreurs de la guerre. Amplifions ces commémorations et donnons-leur du sens.

Enfin, je ne peux conclure sans penser au Chant des partisans... (*L'orateur s'interrompt un instant*)... dont les paroles devront résonner pour toujours : « Il y a des pays où les gens au creux des lits font des rêves / Ici, nous, vois-tu, nous on marche et nous on tue, nous on crève... »

Les parlementaires, les militants du parti communiste œuvrent sur tous les fronts pour que seul le premier vers devienne réalité, et pour que la jeunesse n'ait que des rêves à réaliser.

À nos libérateurs de tous les pays : merci, *spassiba, thank you*. Vive la paix ! (*Applaudissements nourris et prolongés sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Je suis de cette génération de l'après-guerre, qui, par chance, n'a pas connu les atrocités de la période. L'héritage de ce terrible événement est pourtant bien présent dans mon esprit, aujourd'hui plus encore, au moment de rendre hommage dans cette assemblée aux combattants engagés dans le débarquement de Normandie, le 6 juin 1944.

Tant de récits, transmis depuis plusieurs générations maintenant, me traversent l'esprit : celui d'un oncle, qui a combattu sur l'île d'Elbe lors du débarquement du mois de juin 1944, quelques jours après celui de Normandie, et que j'ai eu la joie d'accompagner sur place, bien des années après ; celui d'un autre oncle, qui me racontait aussi les terrifiantes journées de Monte Cassino ; celui d'un troisième, enfin, parti d'Alger pour une lente progression en combattant jusqu'à l'Allemagne, finalement vaincue.

Cette histoire, c'est la nôtre. C'est celle de chaque Européen. Que nous l'ayons vécu ou pas, le 6 juin 1944 fait partie de nos souvenirs, de notre mémoire collective. Et il faut qu'il en soit ainsi, que perdure la mémoire de ces événements.

Ce 6 juin, des dizaines de milliers de soldats déployaient leur courage, dans d'épouvantables conditions. Ils arrivaient par les airs, en parachute ou en planeur, ou par la mer, dans l'objectif de libérer l'Europe. Ces centaines de péniches transportaient des hommes braves, jetés dans l'enfer, qui ont eu à faire abstraction de tout et à offrir ce qu'ils avaient de plus précieux.

Sur toutes les plages et les zones d'atterrissage du jour J, tant d'hommes sont tombés. Tant d'autres n'oublieront jamais leurs blessures, ni les images effrayantes de ce qu'ils ont vécu, des scènes que certains ont racontées, que d'autres ont laissées enfouies dans le silence de leur cœur. Ces histoires, héroïques parfois, tragiques souvent, doivent à nos yeux être contées, pour ne jamais oublier. À ces combattants de la paix nous devons reconnaissance et gratitude.

Il me semble qu'il convient d'associer dans cet hommage, dans cette respectueuse évocation, toutes les victimes des guerres à répétition qui ont tant martyrisé l'Europe. N'oublions pas non plus les immenses sacrifices de la Résistance, au service d'un combat héroïque et inégal. Et l'on me pardonnera d'évoquer ici les centaines de monuments aux

morts, qui depuis Bastia, ville qui fut aussi écrasée sous les bombes, jusqu'au plus petit des villages de Corse, évoquent le triste souvenir de tant et tant de vies brisées.

Alors, nous devons renforcer ce devoir de mémoire dans la loi, en adoptant cette proposition de résolution. C'est pourquoi le président de notre groupe Libertés et territoires, Philippe Vigier, a tenu à cosigner ce texte.

Il s'agit aussi de témoigner, de transmettre l'héritage, de raconter aux nouvelles générations ce qu'a été ce débarquement et pourquoi il a eu lieu. Il a eu lieu pour que la mémoire ne disparaisse jamais; pour que la jeunesse n'oublie pas; pour qu'elle sache combien l'environnement stable qu'elle connaît aujourd'hui, est fragile, et subordonné à une lutte de tous les instants, pour la paix; pour que les enfants prennent conscience que la guerre est source de malheurs, de souffrances, de destructions, et que la paix est un bien ultime.

Ce souvenir, enraciné en Normandie, terre de pèlerinage, s'est dispersé un peu partout dans le monde. Américains, Britanniques, Canadiens, Polonais, Norvégiens, Belges, Tchécoslovaques, Français du commando Kieffer et bien d'autres nationalités encore, sans oublier l'immense sacrifice des Russes, ont combattu côte à côte.

Les forces ont afflué de tous pays et se sont rejointes dans le but unique de mettre fin à une période d'horreur. Tant et tant ont sacrifié leur vie sur le terrain d'une patrie qui n'était pas la leur pour nous offrir la liberté – et la plupart d'entre eux n'avaient qu'une vingtaine d'années! Ils sont le symbole d'une jeunesse meurtrie, meurtrie pour que nous puissions, jusqu'à aujourd'hui, jouir du bien précieux de la liberté.

Ils avaient à assumer, ces jeunes, un devoir sacré: celui d'écraser l'horreur absolue du nazisme. L'horreur absolue. Ils l'ont fait, et par conséquent ce 6 juin 1944 nous impose comme un devoir quotidien de préserver les idéaux, les valeurs suprêmes de la liberté individuelle et collective, de la fraternité, du respect d'autrui, en un mot de la démocratie.

Rappelons-le, ces idéaux ne seront jamais des acquis. Nous le voyons bien aujourd'hui, quand surgissent un peu partout tant d'idées rétrogrades et dangereuses, tant de forces menaçantes, quand prospèrent tant de nationalismes agressifs, d'arrogance, de volonté de domination, de populismes, de haine religieuse et d'obsessions chimériques. Une responsabilité incombe aux citoyens de notre continent et aux dirigeants politiques: celle de tout faire pour contenir les conflits guerriers, les crimes de guerre et le terrorisme, qui ne demandent qu'à s'enflammer à nouveau, toujours plus.

Ces menaces nous rappellent la nécessité de la solidarité, de l'union face à l'adversité. La préservation de nos idéaux doit se réaliser, s'entendre comme un objectif commun, s'incarner dans un désir d'échange et de consensus. C'est ensemble que nous devons, en Europe et ailleurs, nous opposer au racisme, à l'antisémitisme, aux idéologies totalitaires.

Ce sacrifice des hommes, il y a soixante-quinze ans, est un héritage que nous devons honorer. Dans les épreuves de la guerre, nous étions devenus des alliés inséparables; en dépit de l'usure et des difficultés du temps, nous devons tout faire pour le demeurer, et pour être des partenaires de confiance pour un monde de paix. C'est dans la coopération, le dialogue que peuvent être entretenus et valorisés les objectifs communs d'avenir.

Ce débarquement a ainsi renforcé les liens d'une amitié franco-américaine historique. Le souvenir et le respect des malheurs passés n'ont pas empêché non plus l'avènement de la coopération franco-allemande, et, au-delà, la construction européenne, que nous devons améliorer et approfondir.

Malgré les divergences politiques, malgré les contradictions économiques, malgré les difficultés de l'heure, il est de notre devoir commun de maintenir les liens forgés sur les plages de Normandie, il y a aujourd'hui soixante-quinze ans, et d'entretenir la volonté d'un équilibre mondial de paix – pour que le sacrifice de ces combattants d'Omaha Beach, d'Utah, de Gold, de Juno, de Sword, après tant d'acquis, ne soit pas finalement vain. (*Applaudissements sur les bancs LaREM, MODEM, LR et SOC.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées. Je voudrais d'abord remercier tous les orateurs pour la qualité de leurs interventions, dans lesquelles l'émotion était palpable. Vous avez ainsi fait écho à l'émotion que nous avons pu ressentir lors des cérémonies d'hier.

À cette heure, il y a soixante-quinze ans, plus de 150 000 hommes occupaient quatre têtes de pont sur le littoral de la Manche et du Calvados. À cette heure, les vivants comptaient les morts de la veille, des blessés pansaient leurs blessures, et les soldats valides tenaient leur position et se préparaient à recevoir la contre-attaque allemande et à poursuivre l'offensive.

À cette heure, si le pont de Pegasus Bridge est tenu, si le Débarquement a été une réussite, les objectifs initiaux n'ont pas été atteints. Les villes de Carentan et de Caen en sont les témoins et les exemples. La terrible bataille de Normandie commence, celle des panzers blottis dans le bocage, celle des snipers dans les haies, celle des affrontements violents dans les marais.

Il y a soixante-quinze ans, la marche pour la liberté avait débuté en Normandie. Elle fut longue et âpre. Rien ne fut facile, rien ne fut évident; l'adversaire n'avait pas la vocation de la reddition, il était résolu, fort, organisé.

Comme le déclara le général de Gaulle le jour même, lors de son discours radiodiffusé, « La bataille suprême est engagée. [...] D'immenses moyens d'attaque, c'est-à-dire, pour nous, de secours, ont commencé à déferler à partir des rivages de la vieille Angleterre ».

Le 6 juin 1944 est bien l'aube de notre liberté retrouvée et le crépuscule du nazisme. Le jour J porte en lui le débarquement de Provence, la libération de Paris, la reconquête de l'Alsace et la victoire définitive contre l'oppresseur.

C'est à tous les soldats des armées alliées que nous avons consacré ces derniers jours. C'est à nos valeureux combattants français que nous avons rendu hommage. Ce sont les résistants, les justes, les héros, les victimes civiles, que nous avons salués.

Les commémorations d'hier ont permis de rendre un hommage appuyé au sacrifice de milliers de jeunes et de saluer la mémoire de leurs chefs. Les anciens combattants de chaque nation qui sont encore parmi nous ont été au cœur des cérémonies: Léon Gautier, figure emblématique des commandos Kieffer, mais aussi des centaines de vétérans de tous les pays ont été honorés par les personnalités présentes, par tout le public, dans une véritable communion d'hommages. Ils ont été les véritables héros de cette journée du 6 juin 2019.

Hier, le temps était au souvenir et à la fraternité. Au courage, nous avons répondu par la gratitude ; au sacrifice consenti, nous avons répondu par la reconnaissance éternelle.

Je salue cette proposition de résolution émanant de la représentation nationale, de son président et de la plupart des présidents de groupe. C'est une belle initiative qui répond à celle de la Chambre des représentants des États-Unis. Il est des symboles qui comptent, qui ont un sens et qui s'inscrivent dans un dialogue entre nations alliées.

Par cette résolution, la France réaffirme qu'elle sait ce qu'elle doit aux soldats de la liberté. Elle se souvient de ceux qui ont uni leurs forces pour transpercer le mur de l'Atlantique et poursuivre la libération de notre territoire. Elle salue la mémoire de tous ceux qui ont donné leur vie pour abattre le régime nazi.

Par cette résolution, la France dit une nouvelle fois sa reconnaissance. Elle salue le courage et la détermination de jeunes hommes qui, loin de chez eux, ont lutté pour un idéal supérieur : celui de la dignité humaine, de la fraternité et de la liberté. Ils étaient Britanniques, Américains, Canadiens, Néo-Zélandais, Australiens, Polonais, Norvégiens, Néerlandais, Belges, Luxembourgeois. Ils étaient nos alliés hier ; ils le sont toujours aujourd'hui. Soixante-quinze ans après, nous avons toujours la liberté et la justice pour passion commune.

La ferveur que nous avons vue hier chez nos alliés, dans notre nation, dans notre jeunesse, me fait dire que la transmission de la mémoire fonctionne, que ces cérémonies ont un sens et continuent de parler aux Français du XXI^e siècle. La mémoire combattante le mérite ; nos anciens combattants de toutes les générations du feu, nos résistants, le méritent.

Je suis certaine que la ferveur d'hier se retrouvera dans le sud de la France, en Provence, dans quelques semaines. Je suis certaine que, dans la capitale, nous serons nombreux à nous souvenir du défilé glorieux des Champs-Élysées le 26 août 1944. Je crois les Français sincèrement attachés à leur histoire et à leur mémoire. Ce sont là deux piliers de notre identité et un ciment de notre vivre ensemble, et si nous faisons nation, c'est parce que nous partageons cette histoire commune.

Parce que le Gouvernement continuera de manifester la gratitude de la France à l'égard de ses alliés, de tous ses alliés, parce que le Gouvernement continuera de rendre les honneurs aux anciens combattants et aux résistants, sans qu'il n'y ait rien dans ce conflit n'aurait été possible, parce que le Gouvernement veut préserver notre patrimoine mémoriel, notamment en Normandie, parce que le Gouvernement encourage le travail de mémoire et fait de la transmission aux jeunes générations l'une de ses priorités, parce que c'est ainsi que nous façonnerons notre avenir, j'encourage la représentation nationale à adopter cette résolution sans aucune hésitation, et surtout avec une profonde conviction. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, SOC, GDR, LT, UDI-Agir et LR.*)

VOTE SUR LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président. Je mets aux voix la proposition de résolution.

(La proposition de résolution est adoptée à l'unanimité.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures vingt-cinq, est reprise à dix heures trente-cinq, sous la présidence de M. Sylvain Waserman.)

PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

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^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 1658 portant article additionnel après l'article 18.

Après l'article 18 *(Suite)*

M. le président. Je suis saisi de sept amendements, n^{os} 1658, 1202, 2369, 1817, 1825, 1473 et 2544, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n^o 1658.

Mme Pascale Boyer. Il vise à rendre obligatoire le port du casque pour toute circulation en trottinette électrique ou en vélo à assistance électrique. D'après Christophe Bayart, patron des magasins MobilityUrban, quelque 50 000 engins de déplacement personnel, trottinettes et monoroues confondus, ont été vendus en France l'an dernier.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss, pour soutenir l'amendement n^o 1202.

M. Frédéric Reiss. Après nos discussions animées de la nuit dernière à propos de la réécriture complète de l'article 18, nous en venons aux amendements portant article additionnel après l'article 18. Celui-ci, dont Julien Dive est le premier signataire, vise également à rendre obligatoire le port du casque pour l'ensemble des engins à moteur, spécifiquement les trottinettes électriques. C'est une nécessité vitale, dans la mesure où certains de ces engins peuvent dépasser très facilement les 25 kilomètres-heure. Aux États-Unis, où les trotti-

nettes électriques sont arrivées dans les villes depuis 2017, les blessures les plus fréquentes sont les traumatismes crâniens, bien avant les fractures ou les hématomes.

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir les amendements n^{os} 1817 et 1825, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement n^o 1817 vise le même objectif, à savoir obliger toute personne circulant sur un engin de déplacement personnel à moteur à porter un casque. Je l'ai dit hier, le critère qui doit nous guider en matière de sécurisation des conducteurs, est celui de la motorisation. Les trottinettes électriques répondent bien à ce critère.

Par l'amendement 1825, je propose d'étendre l'obligation de porter un casque aux vélos à assistance électrique. Certes, ceux-ci ne sont pas pourvus d'un moteur, mais ils sont dotés d'un mécanisme de propulsion qui leur permet d'atteindre des vitesses importantes.

L'enjeu de sécurité routière doit nous mobiliser. Le nombre d'accidents a augmenté de plus de 20 % en 2017, les blessures atteignant principalement la tête – et le corps médical nous alerte à ce sujet. Cela doit nous conduire à rendre obligatoire le port du casque pour toute circulation en trottinette électrique, voire en vélo à assistance électrique.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir les amendements n^{os} 1473 et 2544, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Pascale Boyer. Ils visent à rendre obligatoire le port du casque pour l'ensemble des utilisateurs de ces engins, même âgés de plus de 12 ans. Les accidents sont souvent mortels ou peuvent provoquer des blessures sévères, qui empêchent de vivre normalement. Je viens d'un département montagneux où nous déplorons, chaque année, de nombreux accidents graves liés au fait que les personnes ne portaient pas de casque.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n^o 2369.

Mme Brigitte Kuster. Nous poursuivons la discussion que nous avons engagée la nuit dernière à propos de la sécurité des usagers des trottinettes et autres engins électriques. Hier, j'ai plaidé pour que l'on ne puisse conduire ces trottinettes qu'à partir de 14 ans. Nous n'avons pas été entendus par le Gouvernement, qui a souhaité fixer l'âge requis à 12 ans. Nous prenons de nouveau acte de cette décision.

Aujourd'hui, c'est l'absence d'obligation de porter un casque qui nous inquiète. Il ne suffit pas d'inciter à porter un casque, c'est une question de responsabilité. J'entends bien que les trottinettes peuvent être utilisées dans les campagnes par exemple, mais permettez-moi de vous rappeler, en tant qu'élue de Paris, que l'on y dénombre en moyenne une quarantaine d'accidents par jour et que ceux-ci provoquent de nombreux traumatismes graves, notamment crâniens. Il importe selon nous de rendre obligatoire le port du casque pour la conduite de ces engins motorisés.

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 sur l'ensemble de ces amendements.

Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est un avis défavorable. Je ne méconnais pas la dangerosité liée à l'utilisation de ces engins, quels qu'ils soient. Néanmoins, Mme la ministre chargée des transports a pris hier l'engagement de brider la vitesse des trottinettes à 20 kilomètres-heure, comme en Allemagne, contre 25 kilomètres-heure prévus initialement. Après vérification, un vélo non électrique atteint, en course moyenne, 16 à 20 kilomètres-heure. Pourquoi vouloir à tout prix rendre obligatoire le port du casque pour des engins ou des vélos électriques bridés à 20 ou 25 kilomètres-heure, alors que nous n'avons pas décidé de le faire, et c'est heureux, pour les vélos classiques ?

Nous devons absolument encourager le développement et la pratique des mobilités douces. Pourquoi imposer une telle obligation? Il importe vraiment de ne pas rendre obligatoire le port du casque. Il l'est déjà pour les enfants de moins de 12 ans. Laissons la responsabilité à chacun de mettre ou non un casque.

Bien évidemment, les personnes qui ont acheté une trottinette et l'utilisent tous les jours ont tout intérêt, comme les cyclistes, à se munir d'un casque. Cependant, pourquoi obliger quelqu'un qui prend une trottinette dans la rue – notamment à Paris, madame Kuster – à porter un casque? Nous savons très bien que, si nous le faisons, cela empêchera le développement de ce type de pratique. Soyons raisonnables.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est lui aussi clairement défavorable à ces amendements. Il faut évidemment se préoccuper de la sécurité des utilisateurs de trottinettes et de celle des autres usagers de l'espace public. S'agissant de ces derniers, nous le faisons en interdisant la circulation des trottinettes sur les trottoirs, qui sera désormais passible, je le rappelle, d'une amende de 135 euros.

S'agissant des utilisateurs, j'ai bien compris que notre communication sur le projet de décret, qui est en cours de consultation, n'est pas bien passée. Je tiens à votre disposition les documents que nous avons publiés il y a trois semaines.

Nous allons prendre un certain nombre de mesures. Nous allons interdire aux conducteurs d'engin de déplacement motorisé de circuler avec des écouteurs sur les oreilles et les obliger à porter des équipements rétro réfléchissants la nuit. En outre, nous allons imposer un âge minimum pour utiliser ces engins. J'étais dans l'idée de le fixer à 8 ans, ce qui figure dans la version initiale du décret mise en consultation. Néanmoins, j'ai entendu ce qui a été dit, et nous allons relever cet âge minimum à 12 ans. En outre, la vitesse des trottinettes devra être bridée. Nous avions initialement prévu qu'elle le soit à 25 kilomètres-heure, mais j'ai entendu ce qui a été dit à ce sujet également et nous allons descendre à 20 kilomètres-heure, comme en Allemagne. Enfin, nous recommandons le port du casque.

Je vous alerte sur le fait que les Français en ont marre qu'on leur impose des obligations, il faut être clair sur ce point. (« Oui! » sur les bancs du groupe LaREM.)

M. Alain Perea. C'est vrai!

M. Vincent Descoeur et M. Jean-Marie Sermier. Et la limitation à 80 kilomètres-heure?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous recommandons le port du casque, c'est clair, et ensuite, chacun prend ses responsabilités.

M. Vincent Descoeur. Vous êtes plus exigeants avec certains qu'avec d'autres !

Mme Élisabeth Borne, ministre. On sait très bien qu'une obligation en la matière découragerait l'utilisation de ces mobilités douces.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je souscris aux propos de Mme la rapporteure et de Mme la ministre : l'obligation de porter un casque serait un frein au développement des mobilités douces. Il est nécessaire de travailler sur la prévention, sur la sécurité des aménagements et sur le développement des infrastructures destinées à accueillir les trottinettes et autres modes de déplacement de cette nature.

Aux Pays-Bas, le port du casque n'est pas obligatoire, mais les aménagements sont beaucoup plus élaborés que dans notre pays. En Australie, où le port du casque est pour l'instant obligatoire, l'on observe une baisse du recours aux mobilités douces et les autorités réfléchissent à la fin de cette obligation.

Il faut prendre en considération ces éléments. Nous devons parler de prévention, de responsabilité des usagers et de renforcement des infrastructures, mais je pense que le port du casque obligatoire n'est pas la solution aujourd'hui.

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

M. Jean-Marie Sermier. Une chose est sûre, madame la ministre : la nuit porte conseil ! Hier soir, vous considérez qu'il était impossible de revenir sur la limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure sur les routes nationales ; ce matin, vous nous expliquez que les Français en ont marre qu'on leur impose des obligations au quotidien...

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas faux !

M. Jean-Marie Sermier. ...et vous êtes prête à dire que le casque n'est pas nécessaire sur les trottinettes.

Je vous invite à revoir nos délibérations d'hier soir : peut-être réussissons-nous à vous convaincre de l'utilité de permettre le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres-heure sur les routes nationales, comme il sera désormais possible de le faire sur les routes départementales et communales, s'il y a accord des élus et après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Vous voyez bien qu'il y a deux poids deux mesures, dans cette affaire. Les trottinettes sont essentielles pour les mobilités urbaines, notamment dans les métropoles – il suffit de sortir de l'Assemblée nationale pour voir le nombre de trottinettes en *free floating* à disposition sur le trottoir – mais ce sont des outils qui mettent en danger leurs conducteurs. Se déplacer à 20 kilomètres à l'heure, dans des lieux où il y a beaucoup de monde, beaucoup de piétons, de la circulation et quelques files d'attente, c'est un danger, d'autant que les trottinettes ne sont pas hyper sécurisées. Et pourtant, vous êtes prêts à dire qu'il n'y a pas besoin de casque ? Brigitte Kuster a bien souligné qu'il y avait en gros quarante accidents par jour, et quelquefois mortels, mais il n'y a pas besoin de casque ? Pourtant, pour les ruraux, il y avait besoin de réduire de 10 kilomètres à l'heure la vitesse maximale sur les routes nationales toutes droites...

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

Mme Brigitte Kuster. Je pense que ce nouveau moyen de se déplacer est synonyme de liberté, et je comprends tout à fait l'argument selon lequel le port obligatoire du casque serait une contrainte : c'est bien plus agréable d'être cheveux au vent, je suis la première à penser que j'aimerais ça. J'entends aussi les arguments qui s'appuient sur des comparaisons avec d'autres pays, y compris ceux qui envisagent un retour en arrière, comme l'Australie.

Mais j'ai un tropisme parisien qu'il faut me pardonner. Sans parler d'incivisme, il faut garder à l'esprit que les comportements sont différents d'un pays à l'autre : l'utilisation de la bicyclette à Amsterdam est évidemment beaucoup moins risquée qu'à Paris. Or ce qui se passe en ce moment à Paris, c'est un capharnaüm sans nom. La chaussée parisienne est devenue de plus en plus accidentogène.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que je préconise l'obligation de porter un casque, et je ne vais pas en faire un combat : j'essaie juste d'anticiper. Je vois des choses au quotidien, j'entends les témoignages de ceux qui ont subi des traumatismes, je sais ce que nous disent les urgentistes et les médecins sur les victimes qu'ils voient arriver dans les hôpitaux. C'est sur cette base que je me dis que l'obligation du casque serait plus raisonnable.

J'entends votre argument, madame la rapporteure, et je ne ferai pas de cette question un objet d'affrontement. Nous avons le sens des responsabilités, dans cet hémicycle, nous ne nous contentons pas de dire oui ou non, blanc ou noir. Cet amendement était plutôt pour moi un moyen d'attirer l'attention sur le danger de l'utilisation de ces trottinettes, et de rappeler que la circulation urbaine en France, et à Paris en particulier, est difficilement comparable avec celle d'autres métropoles.

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

Mme Laurianne Rossi. Je soutiens ce que viennent de dire mes collègues : nous devons évidemment favoriser ces nouvelles mobilités, qui sont véritablement une chance, et nous devons donc les réguler. C'est ce que nous nous apprêtons à faire, et le décret le fera également. Nous devons également encadrer la sécurité des conducteurs. Pour cela, le casque reste un équipement que nous devons rendre obligatoire. Le décret prévoira plusieurs dispositifs qui permettront de sécuriser davantage l'usage des trottinettes, mais le casque, lui, est une nécessité.

Nous nous apprêtons à faire circuler ces engins sur la chaussée, à défaut de pistes cyclables. Leur vitesse sera limitée – et encore ! Uniquement pour les trottinettes en libre-service !

Mme Élisabeth Borne, ministre et **M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Mais non !

Mme Laurianne Rossi. Ah, j'avais cru que les débats d'hier ne concernaient que les trottinettes en libre-service. Quoi qu'il en soit, 20 kilomètres à l'heure, c'est encore une vitesse élevée.

Écoutons ce que nous dit le corps médical ! La semaine dernière encore, un chirurgien de l'hôpital Saint-Antoine nous alertait sur le nombre d'interventions liées aux accidents en trottinette électrique, causant des blessures et des fractures au visage extrêmement préoccupantes.

La comparaison avec le vélo ne tient pas : lors d'un accident en trottinette, c'est d'abord le visage et la tête qui prennent, parce que le conducteur bascule par-dessus le guidon, ce qui n'est pas le cas à vélo. Or un choc à la tête est particulièrement grave, du fait de la traumatologie qu'il implique. L'écartement des roues étant beaucoup plus faible que pour un vélo, vous pouvez aller très vite en trottinette avec une stabilité qui n'est clairement pas la même qu'à vélo, d'où un risque accru d'accident.

À l'heure où nous faisons de la sécurité routière une priorité nationale, je crois véritablement que le port du casque doit devenir un réflexe. Et pour qu'il le devienne, je crains malheureusement que nous devions en passer par cette obligation. Rappelons-nous, par exemple, la généralisation de l'obligation du port du casque à cyclomoteur, dans les agglomérations et en dehors : ce n'est pas vieux, cela remonte à 1980 ! C'était loin d'être un réflexe au début, mais ça l'est devenu. Je pense donc que, dans la mesure où nous aurons de plus en plus d'accidents et, je le crains, des accidents mortels, notre responsabilité nous oblige à légiférer sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais abonder dans le sens de Mme la ministre. Il y avait un problème d'occupation du domaine public, que vous avez traité, ainsi que celui de la dangerosité liée à la vitesse. Pour le reste, regardons les choses d'un point de vue pratique. Ce dont nous parlons, c'est de l'utilisation décidée dans l'instant. Ce n'est pas comparable avec le cas des propriétaires de vélos, qui sont souvent équipés un casque. Rendre obligatoire le port du casque à trottinette risquerait de décourager nombre de personnes de choisir ce moyen de transport sur un coup de tête, comme alternative au métro ou à un autre moyen de transport en commun.

Nous sommes nombreux, dans l'hémicycle, à souhaiter une forme de report modal, c'est-à-dire le développement des moyens de transport alternatifs à la voiture. En voilà un qui, sans être nouveau, a récemment soulevé un certain nombre de questions. Vous y avez répondu s'agissant de la dangerosité ou de l'occupation du domaine public : là, il fallait réguler.

Mais permettez-moi une remarque, pour finir : à force de multiplier les obligations, à un tel niveau de détail, on risque une déresponsabilisation dans l'usage de la route, une sorte d'infantilisation qui fera que, demain, plus personne ne sera capable de prendre ses responsabilités. En voici un exemple tiré de mes souvenirs de maire : on voit de plus en plus de parents emmener leurs enfants à l'école en voiture, et même réclamer aux maires la construction de parkings à côté des écoles – ils ont inventé une sorte de school drive ! En faisant cela, ils empêchent leurs enfants de se rendre à l'école à pied ou en vélo – alors que la carte scolaire garantit, en principe, qu'elle se trouve à proximité. Ils empêchent par là même leur éducation à la voirie et à l'espace public, éducation qui fait qu'un cycliste, un piéton ou, demain, un utilisateur de trottinette fait attention sur la route, s'habitue par exemple à regarder avant de traverser.

À vouloir multiplier les dispositions, on risque de déresponsabiliser et d'infantiliser un nombre croissant de citoyens. Il faut à l'inverse aller dans le sens de l'éducation à la route et à la circulation. Ce n'est pas contradictoire avec le principe de sécurité, au contraire : cela contribuera à rendre la route plus sûre, en faisant en sorte que chacun prenne ses responsabilités.

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

M. Pacôme Rupin. On constate tous les jours des accidents entre ces nouveaux engins de déplacement et des piétons. C'est anormal : normalement, les piétons, dans une ville, sont protégés. Les accidents ont toujours existé, mais ils se produisent désormais dans des parcs, sur des trottoirs, là où les piétons sont censés être protégés.

On peut évidemment se féliciter des innovations, mais chacune, on le voit avec les nouveaux modes de mobilité, comporte des avantages et des risques. Notre rôle de législateur est justement d'encadrer et de réguler ces risques.

Pour moi, le débat sur le casque doit être mis en relation avec celui sur la vitesse de ces engins. J'avais déposé un amendement, en commission, visant à rendre obligatoire le port du casque pour les utilisateurs d'engins dont la vitesse dépasse 20 kilomètres par heure. À partir du moment où la ministre s'est engagée à ce que la vitesse des trottinettes soit limitée à 20 kilomètres-heure, je crois qu'il faut un parallélisme avec les vélos, qui dépassent rarement cette vitesse. Dès lors, le casque ne doit être obligatoire ni pour les uns ni pour les autres, même s'il faut conseiller à nos concitoyens d'en porter un.

La vitesse maximale des trottinettes étant désormais fixée à 20 kilomètres-heure, leurs utilisateurs les maîtriseront mieux et il y aura moins d'accidents graves. À partir de ce moment-là, même si le port du casque doit être conseillé, il n'est pas nécessaire d'en inscrire l'obligation dans la loi.

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

Mme Pascale Boyer. Nous ne pouvons que vous remercier, madame la ministre, d'avoir entendu les remarques que nous avons formulées en commission. Pour la question du casque, on peut faire un parallélisme avec la ceinture de sécurité en voiture ou le casque à moto : tout le monde était contre, mais qui, maintenant, entre dans une voiture sans mettre sa ceinture de sécurité ? Qui monte sur une moto sans mettre son casque ?

S'il est important de développer ces nouveaux engins de mobilité, dire que le port du casque obligatoire sera un frein me paraît un peu irréaliste. On peut vouloir développer les mobilités douces, mais ne souhaite-t-on pas, surtout, limiter le nombre de blessés qu'elles causent ?

Il est important d'écouter les urgentistes, comme l'a rappelé Laurianne Rossi. Le nombre d'accidents augmente, malheureusement, puisque de plus en plus d'engins de ce type circulent. Nous devons prendre la mesure du phénomène et sensibiliser les personnes. Le port du casque sur ces engins ne me paraît pas inutile.

Quant au parallélisme avec les vélos... On nous dit qu'ils roulent à moins de 30 kilomètres à l'heure : c'est peut-être vrai en ville mais en milieu rural, ils peuvent rouler beaucoup plus vite !

M. le président. La parole est à M. Joachim Son-Forget.

M. Joachim Son-Forget. Mme la ministre disait très justement qu'il fallait cesser d'imposer toujours plus de trucs et de machins aux Français.

Par ailleurs, il ne faut pas tout confondre : en tant que médecin, je puis vous dire que les types de lésions provoquées par les chutes en trottinette ne sont pas les mêmes que celles qui résultent de chutes en vélo. Tomber à 30 kilomètres

heure, la tête la première, d'une hauteur d'un mètre cinquante, ce n'est pas pareil que tomber à dix centimètres du sol.

Il faudrait étudier les lésions dues aux accidents liés aux trottinettes, mais enfin, chaque véhicule a ses spécificités. On ne peut pas confondre toutes les mobilités douces : à une époque, les jeunes se faisaient des lésions de la rate et du foie à cause des cornes des VTT ! C'était juste une circonstance particulière sur un outil de déplacement particulier.

Ayant l'expérience de leur usage depuis des années, je sais que ces trottinettes ne présentent pas les mêmes dangers que les vélos. Ne confondons donc pas. Il n'y a pas urgence à légiférer, surtout de manière excessive, s'agissant de choses que l'on ne maîtrise pas encore. Entre nous, j'aurais même été plus tolérant sur la vitesse de circulation : à 20 kilomètres à l'heure sur la voie publique, vous pouvez aussi être dangereux pour vous-même, faute de pouvoir vous dégager d'une situation à risque face à des véhicules qui vont beaucoup plus vite !

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

M. Vincent Descoeur. Nous avons tous été témoins de scènes laissant à penser que les personnes qui ont recours à la location de trottinettes – de mon point de vue, c'est aussi vrai des vélos – ne maîtrisent pas complètement toutes les subtilités de la circulation en ville.

Nous avons passé une partie de la nuit à débattre de la sécurité sur les routes de France. Aussi, quand j'entends que l'on ne peut pas rendre obligatoire le port du casque au seul motif que ce serait un frein, que cela contrarierait le développement des mobilités douces, je dois faire le constat amer – mais je n'en suis pas étonné – que vous êtes plus exigeants avec certains qu'avec d'autres.

Alors que vous nous refusez le droit de rouler à 90 kilomètres par heure sur des routes nationales, vous allez renoncer à exiger le port du casque pour satisfaire la population ayant recours à la mobilité douce. Vous montrez, je le dis tel que je le pense, beaucoup plus de bienveillance pour les cyclistes urbains que pour les automobilistes ruraux. Cela est regrettable.

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Nous sommes en train de nous livrer à un faux débat : nous examinons des amendements visant à rendre obligatoire le port du casque pour lutter contre les conséquences dramatiques des accidents. Notre priorité doit être de lutter contre les causes de ces accidents. J'utilise moi-même des trottinettes électriques en *free floating* et je suis tombé il y a quelques semaines, heureusement sans gravité. La cause de cette chute tenait au mauvais état de la chaussée – il y avait un trou dans la route – et à mon inattention.

Il faut donc responsabiliser les gens, notamment par la formation, que renforcent des articles du projet de loi consacrés au « savoir rouler ». Ce programme cible les plus jeunes, qui recevront une formation à l'école. La responsabilisation des plus jeunes entre dans un travail de long terme visant à diminuer le nombre d'accidents. En outre, il convient d'agir sur l'aménagement urbain et périurbain, en sécurisant les itinéraires cyclables. Pour inciter les collectivités territoriales à aménager ces itinéraires, le nombre d'usagers de la mobilité douce en ville doit augmenter. Cette croissance incitera également les automobilistes à se montrer plus vigilants. Sur le

périphérique, nous faisons plus attention lorsqu'il y a des files de motos et nous nous montrons moins prudents en l'absence de deux-roues.

Or ces amendements conduiront à diminuer le nombre d'usagers : cela irait dans le sens inverse de ce que l'on souhaite ! Il faut tout faire pour multiplier le nombre d'usagers du vélo, car cela augmentera la sécurité.

Cela peut paraître paradoxal, mais c'est ainsi ! Je m'oppose donc fortement à ces amendements. Il faut faire confiance aux Français : nos concitoyens sont responsables et les personnes utilisant quotidiennement le vélo mettent souvent un casque. Faisons-leur confiance ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Hier, nous parlions des flottes de voitures électriques de Belle-Île, et je voudrais à nouveau vous parler cette île, où le médecin-chef des pompiers m'a dit combien les trottinettes étaient accidentogènes chez les jeunes enfants, même à Belle-Île. On a certes fixé à 12 ans l'âge minimal pour utiliser une trottinette électrique, mais ne pourrait-on pas rendre obligatoire le port du casque pour tous les mineurs, jusqu'à 18 ans ? (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

D'accord, je retire cette proposition. Quant aux plus grands, Damien Pichereau l'a dit, ils devraient être suffisamment adultes pour prendre leurs responsabilités.

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

Mme Laurianne Rossi. Notre collègue Christophe Bouillon a affirmé que ces amendements infantiliserait les Français. Au contraire, ils les responsabiliseraient davantage. Croyez-vous que l'obligation du port de la ceinture de sécurité en voiture et celle du casque pour les cyclomoteurs, laquelle date seulement de 1980, ont infantilisé les Français ? Non ! Il s'agit d'un enjeu de sécurité routière.

Nous faisons face au même enjeu aujourd'hui, les mobilités nouvelles posant des problèmes. En législateurs responsables, nous devons prendre des dispositions, comme l'obligation du port du casque, assurant davantage de sécurité pour les usagers.

J'entends dire que ces mesures freineraient le développement de ces mobilités. Je pense le contraire : de nombreux concitoyens seront rassurés d'emprunter ces trottinettes équipés d'un casque. On ne s'est pas posé autant de questions pour le port de la ceinture de sécurité en voiture ou celui du casque sur les cyclomoteurs, car les véhicules n'étaient pas en *free floating*. On les utilisait après les avoir acquis ou loués individuellement. Le port du casque casserait-il le modèle du libre-service ? Je ne le crois pas. J'ai échangé avec presque tous les opérateurs : l'intégration de casques dans leur flotte serait certes contraignante, mais elle est envisageable. Il existe des solutions, qui sont en plus françaises. L'option du casque pliable est déjà sur le marché, l'objet se rangeant dans une sorte de top-case situé à l'avant de la trottinette. Des start-up françaises ont appréhendé tous ces enjeux, en lien avec les opérateurs. Les solutions techniques existent, il nous reste à prendre nos responsabilités de législateurs pour garantir la sécurité des conducteurs de ces engins, comme cela a été fait dans le passé pour les automobilistes et les cyclomotoristes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Bertrand Pancher. Le port du casque pour les mineurs pourrait faire l'objet d'une proposition examinée par le Parlement des enfants, qui marche bien. Ce serait original et utile.

La généralisation du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes devrait s'étendre à d'autres moyens de circulation. Certains d'entre vous ont sans doute comme moi un vélo à assistance électrique – le mien me permet d'éviter de prendre ma voiture lorsque je me rends à ma permanence, afin de montrer l'exemple –, dont la vitesse maximale est plafonnée à 25 ou 26 kilomètres par heure. Une chute à cette vitesse est aussi dangereuse, voire plus, qu'en trottinette. Je mets un casque. Est-ce que cela doit pour autant être obligatoire? L'un de mes amis, maire, est passionné de roller et roule avec un casque : lui et son club préconisent le port du casque. Rendons-le obligatoire! Certains ici font du ski : le port du casque devrait également y être obligatoire! Les chutes à ski sont très dangereuses à cause de la vitesse.

Obligeons tout le monde à porter le casque, passons notre temps à donner le sentiment d'emmerder tout le monde, comme avec la limitation de la vitesse sur les routes à 80 kilomètres par heure. Rajoutons-en des couches! En attendant, les professionnels des trottinettes avertissent qu'une telle obligation leur créerait de graves problèmes. Veillons avec la profession à généraliser progressivement le port du casque, d'abord pour certains publics. Je suis opposé aux mesures abruptes, qui concerneraient aujourd'hui les trottinettes et demain toutes les mobilités. Je ne suis donc pas favorable à l'instauration de cette obligation pour les usagers des trottinettes.

M. le président. La parole est à M. Thomas Mesnier.

M. Thomas Mesnier. Je suis assez surpris de la teneur de notre débat. Avant d'être élu député, j'étais médecin urgentiste et j'ai vu des personnes arriver à l'hôpital après une chute sans casque dans un état très grave, certaines d'entre elles étant même mortes.

Certains arguments entendus me choquent : ne mettez pas la ceinture de sécurité, il suffit d'améliorer l'état des routes et de faire de la pédagogie. Non! Nous sommes là pour prendre nos responsabilités et assurer la sécurité des Français. Le port du casque à vélo ou à trottinette répond au même objectif de santé publique et de sécurité des Français que la ceinture de sécurité et toutes les mesures de sécurité routière prises depuis un an avec courage par le Gouvernement. Je soutiens ces dernières comme celle visant à rendre le port du casque obligatoire. Il y va de notre responsabilité. Il est tout à fait possible de développer les nouveaux modes de transport en *free floating* en assurant la sécurité des Français. Surtout que les développeurs des casques pliables sont des start-up françaises! Je soutiens donc sans réserve ces amendements. (*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. Mes chers amis du groupe Les Républicains, monsieur Sermier, vos positions sont bien paradoxales : hier, je l'ai lu dans le compte rendu, M. Brun nous a demandé d'arrêter d'emmerder les Français. Nous vous avons écoutés! Nous arrêtons de les emmerder.

Les gens qui n'ont pas de casque et qui prennent une trottinette en libre-service « sur un coup de tête », pour reprendre l'expression de M. Bouillon, se montrent en général prudents, car ils savent qu'ils ne sont pas protégés. Si le port du casque devenait obligatoire, les utilisateurs se sentiraient plus en sécurité et feraient moins attention, certains psychologues vous expliqueront ce comportement, ce qui augmenterait les accidents.

M. Vincent Descoeur. C'est la même chose pour l'abaissement de la vitesse à 80 kilomètres par heure : il y a donc deux poids, deux mesures!

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous ne serons pas d'accord, mais arrêtons d'emmerder les Français!

M. le président. Nous poursuivons ce riche débat.

La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Madame Rossi, évitons les caricatures! Il n'y a pas d'un côté les irresponsables ne se souciant pas de la sécurité routière et, de l'autre, les personnes responsables. Vous comparez les risques de la conduite d'une voiture à ceux de l'utilisation d'une trottinette. Ce n'est pourtant pas la même chose! Votre comparaison avec la ceinture de sécurité est caricaturale.

La question relative à l'usage et au partage du domaine public a été fort bien traitée cette nuit en séance. Une autre question concerne la vitesse de ce type de véhicules, qui a été résolue en les bridant. Si l'on souhaite développer l'usage de ces moyens de mobilité active, il faut créer les conditions de ce développement, tout en le régulant. Les arguments de Bertrand Pancher étaient inspirés par le bon sens et la pratique : l'obligation du port du casque pour l'utilisation de la trottinette conduirait à prendre la même mesure pour beaucoup d'autres moyens de mobilité...

M. Bruno Millienne, rapporteur. Tous, tous!

M. Christophe Bouillon....cités par notre collègue. Il n'y a aucune raison qu'une telle décision pour la trottinette ne soit pas étendue demain au vélo et à d'autres engins. On ennuerait les Français et on les infantiliserait – j'insiste sur ce terme – en ne leur permettant pas de développer leur apprentissage de la route. Les propos de Damien Pichereau étaient justes : certains accidents découlent d'imprudences, commises par des utilisateurs de vélo, de trottinette ou de roller, qui ne font pas attention aux autres. L'absence de sensibilisation à l'usage et au partage de la route les conduit parfois à adopter des comportements excessifs. Récemment, le think tank TDIE – transport, développement, intermodalité, environnement – a organisé une réunion, à laquelle a participé Damien Pichereau, sur le partage de la route. En effet, le climat n'est plus à l'attaque systématique contre la route, menée par les défenseurs d'autres moyens de transport. Les mobilités durables et actives utilisent la route : si l'on veut les développer, il faut aménager le partage de celle-ci, grâce à une régulation opérée par les dispositions du projet de loi que nous avons déjà adoptées.

J'insiste sur le fait que l'obligation du port du casque en trottinette porte en elle sa généralisation à d'autres types de transport. Je suis licencié d'un club de cyclotourisme – cela arrive quand on a le temps! – : la Fédération française de cyclisme nous impose de porter le casque, ce choix étant dicté par la vitesse que l'on peut atteindre, les sorties se faisant à l'extérieur des villes. Ce n'est pas le cas avec les trottinettes! Évitez de classer les parlementaires dans deux catégories, celle

des inconscients qui ne se soucieraient nullement de la sécurité et celle des responsables souhaitant que l'ensemble des Français soient équipés de genouillères, de coudières et de casques ! Évitions une telle caricature, qui ne sert pas la cause !

Enfin, cette obligation de casque risque de conduire à la fin de l'utilisation des trottinettes. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) L'Assemblée est proche des Invalides et de lieux visités par de nombreux touristes. Imaginez-vous qu'ils penseront à mettre un casque dans leur valise, quand ils viennent en France ?

Mme Laurianne Rossi. Le casque sera fourni !

M. Christophe Bouillon. Vous avez le droit de ne pas être d'accord, et vous avez sans doute raison sur tout. Ce type de transports, qui s'appelle précisément *free floating*, ne peut se développer que s'il n'y a pas ces obligations.

Ce n'est pas parce qu'on ne rend pas le port du casque obligatoire qu'on incite à ne pas le porter ou à faire n'importe quoi. On peut bien sûr communiquer sur les risques, dans le cadre d'une nécessaire éducation à la route. Au début de cette semaine, lorsqu'on a commencé l'examen de ce projet de loi, la radio diffusait des reportages sur les accidents qui ont eu lieu : il s'agissait aussi de personnes, non pas qui étaient sur une trottinette mais qui ont été heurtées par un de ces engins, et qui bien entendu ne portaient pas de casque. Si on veut protéger tout le monde, il faudrait aussi protéger les piétons en promenade !

Nos collègues médecins ont raison de nous alerter sur les risques pris lors de l'utilisation des trottinettes. Il faut bien évidemment communiquer sur le sujet. En revanche, rendre obligatoire le casque pour leur usagers, alors même que la vitesse de ces engins est limitée, serait une solution extrême.

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

Mme Brigitte Kuster. Monsieur Bouillon, je suis un peu étonnée que vous osiez dire que les piétons devraient porter un casque, alors que certains ont été renversés par des trottinettes et se trouvent en ce moment aux urgences ou dans d'autres services ! Respectez au moins ces personnes accidentées ! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) On est en train de parler de sécurité. Le sujet est sérieux : n'avancez pas ce genre d'arguments, s'il vous plaît !

Je rappelle que mon amendement vise à étendre l'obligation du port du casque en vigueur pour les deux-roues motorisés à l'ensemble des engins de déplacement personnels motorisés – trottinettes, hoverboards, gyropodes, ... – et vélos électriques susceptibles d'évoluer sur la voie publique, et ce quel que soit l'âge de leurs utilisateurs. Il s'agit donc de l'ensemble des engins motorisés.

En outre, vous avez refusé de fixer à 14 ans l'âge à partir duquel l'utilisation des trottinettes est autorisée, mais c'est pourtant l'âge minimal requis pour l'usage d'une mobylette. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une mobylette peut rouler à 45 kilomètres par heure !

Mme Brigitte Kuster. Vous autorisez un adolescent de 12 ans à rouler sur une de ces trottinettes, dont vous dites par ailleurs que vous sécurisez l'usage en limitant leur vitesse. D'une part, je ne suis pas sûre que les trottinettes seront à l'avenir vraiment bridées, et de toute façon aujourd'hui elles

ne le sont pas. D'autre part, vous le savez, c'est bien dans cette tranche d'âge, de 12 à 14 ans, que l'on est le plus inconscient.

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

M. Jean François Mbaye. Tout à l'heure, en arrivant à l'Assemblée, j'ai croisé une utilisatrice de ces trottinettes, qui portait un casque. Je me suis senti obligé de m'arrêter et de lui demander pourquoi elle mettait ce casque, alors même qu'elle apprécierait sans doute de pouvoir rouler cheveux au vent – comme Mme Kuster elle-même nous a dit tout à l'heure qu'elle serait la première à aimer pouvoir le faire ! Cette personne m'a répondu qu'en l'absence d'assurance sur le bridage des trottinettes à 20 kilomètres à l'heure, et tant que leurs utilisateurs continueraient à Paris à rouler sur la chaussée, à côté de camions, de voitures et de bus, il était impensable pour elle de ne pas prendre cette précaution fondamentale en matière de sécurité.

Madame la ministre, vous avez dit hier soir qu'il fallait favoriser ce mode de déplacement, car il permettait, les statistiques en témoignent, à un plus grand nombre de nos concitoyens de se déplacer, notamment des jeunes, disons entre 18 et 35 ans, ou des étudiants, pour des trajets très courts. Cependant, cela ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. C'est pourquoi je soutiens pleinement les amendements de Mme Rossi, que j'ai d'ailleurs cosignés. Je vous demande de nous garantir que ces engins seront bridés à 20 kilomètres par heure, et que nous disposerons d'un schéma de route permettant à ces engins de ne pas avoir à circuler sur la chaussée, au milieu d'engins à moteur, comme les voitures ou les camions. Je rappelle qu'en région parisienne, la plupart des accidents ne sont pas dus aux utilisateurs de ces trottinettes, mais au fait qu'ils sont obligés de circuler et de zigzaguer entre les voitures. Tant que je n'aurai pas cette double assurance, je soutiendrai les amendements de Mme Rossi.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour la clarté des débats, je précise que les cyclomoteurs autorisés à partir de 14 ans peuvent rouler à 45 kilomètres par heure. Monsieur Mbaye, j'ai dit que nous allions brider les trottinettes à 20 kilomètres par heure. (*MM. Pacôme Rupin et Christophe Bouillon applaudissent.*) Nous prévoyons une amende de 1 500 euros, si la trottinette n'est pas bridée à cette vitesse-là. Je verse aussi aux débats le fait que, dans 80 % des accidents de deux-roues, les blessures concernent les membres, et dans 84 % des accidents de piétons, la tête.

M. Joachim Son-Forget. Voilà !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si on devait imposer le port du casque, ce serait donc pour les piétons !

M. Gilles Lurton. Elle serait chouette, la France !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut prendre conscience de la portée des décisions que nous prenons. Le port du casque est obligatoire en vélo pour les enfants de moins de 12 ans. On aurait pu, par cohérence, prévoir d'imposer le port du casque aux enfants de moins de 12 ans utilisant ces trottinettes. Nous faisons davantage : nous interdisons l'utilisation des trottinettes électriques aux moins de 12 ans.

Chacun doit avoir en tête que les associations de cyclistes sont unanimement contre l'obligation du port du casque. Peut-être qu'on sait mieux qu'elles ce qu'il faut pour le vélo, mais telle est en tout cas leur position. On ne peut

pas à la fois prétendre encourager l'usage du vélo et vouloir imposer le port du casque à vélo. Les loueurs de trottinettes, les opérateurs de *free floating*, et 70 % des Français qui utilisent ces trottinettes nous disent que l'obligation du port du casque conduirait à l'arrêt de cette activité.

Par ailleurs, nous sommes certes tous impressionnés par le nombre de trottinettes en *free floating* à Paris. Mais il faut savoir qu'il y a eu dans notre pays 230 000 ventes d'engins de déplacement personnel motorisés en 2018. Ce sont donc 230 000 Français qui ont choisi ce mode de déplacement doux. 45 % d'entre eux habitent des villes de moins de 100 000 habitants, et 20 % des villes de moins de 10 000 habitants. J'insiste également sur le fait qu'il s'agit d'un bon moyen de mobilité pour le dernier kilomètre, pour rejoindre sa gare par exemple. Dans les régions, certains élus nous demandent de donner la possibilité aux maires d'autoriser l'utilisation de ces engins hors agglomération. J'indique que, dans le décret, nous permettrons aux maires, sous leur responsabilité, d'autoriser l'usage de ce mode de déplacement doux utile pour le dernier kilomètre. Ne pensons pas qu'il s'agit d'un sujet de bobos parisiens : il concerne tout notre pays. Il faut encourager ce mode de transport doux. Le Gouvernement est donc résolument opposé à l'obligation du port du casque sur les trottinettes, comme à l'obligation du port du casque à vélo pour les plus de 12 ans. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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. Chacun sur ce sujet s'exprime avec ses tripes, mais il faut essayer de regarder les choses un peu froidement. Premièrement, oui, les accidents rapportés par les médecins sont véridiques. Mais c'est parce qu'en ce moment, c'est l'anarchie qui règne avec ces engins de déplacement personnel. Il faut donc s'attaquer à cette anarchie. Cela tombe bien, c'est l'un des objets de ce projet de loi ! Il prévoit, entre autres, des amendes en cas de mauvais stationnement et une obligation de circuler sur la chaussée, pour éviter la circulation sur le trottoir.

Deuxièmement, il faut bien comprendre que la dangerosité de ces engins et la gravité des accidents sont étroitement liées à la vitesse. Or celle des trottinettes sera désormais bridée à 20 kilomètres par heure. Les vélos à assistance électrique, quant à eux, ne peuvent pas rouler à plus de 25 kilomètres par heure. Et la vitesse moyenne d'un vélo sans assistance est de 16 à 20 kilomètres par heure, 25 kilomètres par heure peut-être pour les personnes un peu plus sportives. Il s'agit donc de véhicules qui ont une dangerosité similaire. La logique voudrait donc que l'obligation du port du casque en trottinette s'étende au vélo.

Comme l'a dit la ministre, toutes les associations de cyclistes sont vent debout contre l'obligation du port du casque, car cela ne résout pas les problèmes et ne fait pas baisser le nombre de morts. Dans les pays où le port du casque n'est pas obligatoire mais qui en revanche disposent d'infrastructures dédiées, le nombre d'accident est faible.

Enfin, on parle beaucoup de la multiplication des accidents à Paris ou dans les grandes villes. Les statistiques montrent qu'il y a certes plus d'accidents dans les agglomérations, mais la proportion d'accidents mortels est très importante dans les campagnes. Oui, il y a plus d'accidents dans les agglomérations, mais ils sont moins graves.

M. Jean-Marie Sermier. Supprimons les campagnes ! (*Sourires.*)

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Quelle doit être la solution ? Il faut d'abord garder la tête froide. Une fois que la situation sera moins anarchique, on aura moins de problèmes. On doit réglementer la vitesse : bien évidemment, il faut un casque pour les véhicules qui roulent au-delà de 45 ou 50 kilomètres par heure. Quand le véhicule circule autour de 20 kilomètres par heure, ce n'est pas équiper les usagers d'un casque qu'il faut, mais surtout et d'abord les protéger, car ils n'ont aucune armure. Or les accidents les plus graves, notamment les accidents mortels, sont ceux provoqués sur eux par les autres véhicules – camions, voitures, etc.

L'urgence absolue est donc de travailler sur les infrastructures. Or il s'avère que l'on élabore un plan vélo et qu'on prévoit des financements pour développer les infrastructures dédiées au vélo. Je plaide, pour ma part, pour qu'on mette encore plus et encore plus d'argent ! Ce sont des infrastructures sécurisées – les voies cyclables – qui permettront de sauver des vies. Imposer le port du casque, c'est se tromper de problème.

En outre, les remarques sur la nécessité de l'information sont très pertinentes. Le projet de loi contient précisément des dispositions sur l'information. Enfin, la sécurité passe par le nombre : plus il y a aura d'utilisateurs de ce type d'équipements, plus sûre sera la pratique. Ne nous trompons pas de combat : les utilisateurs qui veulent porter un casque peuvent le faire mais, surtout, n'adressons pas un mauvais signal en le rendant obligatoire. On l'a vu en Australie, l'obligation du port du casque y a fait diminuer le nombre d'utilisateurs du vélo. Arrêtons de nous mettre nous-mêmes des bâtons dans les roues et ne votons surtout pas cette obligation ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Matthieu Orphelin. Je suis, moi aussi, opposé à l'obligation du port du casque pour toutes les raisons qui ont été exposées. Oui au casque, non à son caractère obligatoire ! En effet, les exemples étrangers, à commencer par celui de l'Australie que vient d'évoquer la présidente de la commission, montrent que l'obligation du port du casque n'est pas une solution. À l'inverse, les Pays-Bas, où le casque n'est pas obligatoire, sont l'un des pays où il y a le moins d'accidents. Les solutions pour renforcer la sécurité des utilisateurs de vélos comme de trottinettes sont ailleurs : dans des infrastructures dédiées et dans l'éducation. Écoutons les associations qui veulent promouvoir l'usage du vélo et ne votons pas cette nouvelle obligation. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements n° 1658, 1202, 2369, 1817, 1825, 1473 et 2544, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Vincent Descoeur. La question a été tranchée mais je présente tout de même cet amendement qui tend à ce que les loueurs mettent obligatoirement des casques à la disposition des usagers – lesquels auraient donc le choix de le porter ou non.

J'en profite pour faire une remarque. Je comprends les arguments avancés mais j'aurais aimé les entendre hier. Bien sûr, il faut faire confiance aux gens, en particulier aux élus. Nous ne vous demandions rien d'autre hier lorsque nous voulions l'autorisation de rouler à 90 kilomètres par heure sur les routes nationales de campagne. Force est hélas de constater que vous ne faites confiance que quand cela vous arrange !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas le même problème.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La réciproque est vraie, monsieur Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Certes, mais un peu de cohérence serait bienvenue. Nous nous apprêtons à autoriser des citoyens – je ne dis pas des Franciliens puisque l'on nous a expliqué que cela concernait aussi d'autres villes – à circuler en trottinette sans casque, au mépris des règles de la sécurité, pour ne pas freiner le développement de ce mode de transport, alors que nous avons interdit hier, au nom de la sécurité, aux automobilistes du Cantal de rouler à 90 kilomètres par heure sur une route nationale. C'est un simple constat mais il révèle bel et bien qu'il y a deux poids deux mesures.

Nous aurions pu trouver un accord sur les deux sujets, la vitesse sur les routes nationales et le port du casque en trottinette. Vous avez souligné la responsabilité que prendraient les élus qui relèveraient la vitesse sur les routes nationales mais n'est-elle pas la même pour ceux qui refusent d'imposer le port du casque aux usagers des trottinettes ?

Tous les arguments que vous nous avez opposés lors du débat d'hier pourraient vous être renvoyés aujourd'hui. C'est très décevant.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Joachim Son-Forget.

M. Joachim Son-Forget. Je salue la prise de position de Mme la ministre qui s'appuie sur des faits scientifiquement établis, tant pour ce qui est de la vitesse – chacun sait que l'énergie cinétique croît avec le carré de la vitesse – que de la nature des lésions les plus fréquemment observées respectivement chez les piétons et les cyclistes ou usagers de trottinettes. Il serait à l'honneur du politique de ne pas prendre de décisions sous le coup de l'émotion. Ne comparons pas des situations qui n'ont rien à voir les unes avec les autres.

(L'amendement n° 16 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 1483.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement obligerait les opérateurs à s'assurer que les utilisateurs disposent d'un minimum de compétences théoriques et pratiques avant de circuler sur les routes et les pistes cyclables.

Les services de partage de véhicules et d'engins de déplacement personnel devraient demander à l'utilisateur, lors de sa première inscription, de communiquer son numéro de brevet de sécurité routière ou un numéro de titre équivalent ou supérieur.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Votre demande rejoint celle de Mme Kuster qui voulait relever l'âge minimal pour l'utilisation d'une trottinette. Mme la ministre vous a donné quelques explications. Nous avons fait évoluer en commission la proposition de fixer cet âge à 8 ans. Mme la ministre s'est engagée à passer à 12 ans, ce qui représentait un bon compromis puisqu'à vélo, le port du casque est obligatoire jusqu'à 12 ans, ce qui est une façon de considérer que l'enfant de moins de 12 ans est une personne vulnérable. En revanche, il serait excessif de fixer l'âge minimal à 14 ans. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Pascale Boyer. Entre 12 et 14 ans, certains adolescents sont tout de même assez inconscients. Ne pourrait-on pas les sensibiliser aux risques encourus, en leur dispensant un enseignement dans leur cursus scolaire ou en leur faisant passer un petit test dont la validation attesterait qu'ils ont pris conscience de la dangerosité de ces engins ?

(L'amendement n° 1483 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 2221.

Mme Emmanuelle Ménard. J'ai bien conscience que cet amendement va à contre-courant. Les discussions que j'ai eues avec de nombreux usagers, pas seulement de trottinettes, m'ont appris que la limitation à 20 kilomètres par heure de la vitesse maximale de leurs engins pouvait les mettre en danger, notamment face aux bus. Dans certaines circonstances, il peut leur être nécessaire d'accélérer pour éviter un accident.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Avis très défavorable. Nous avons débattu de la nécessité de brider la vitesse de ces engins. Ce n'est pas maintenant pour la relever ! Je comprends bien l'intérêt qu'il y a à pouvoir rouler à la même vitesse que d'autres véhicules mais dans ce cas, il faudrait prendre les mêmes dispositions pour les camions vis-à-vis des voitures, etc.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Les services de sécurité routière assurent des formations au sein des écoles primaires mais jusqu'à présent, ils ne sensibilisaient les élèves qu'à l'usage du vélo. Avez-vous pensé à équiper ces services de trottinettes ?

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Bien sûr ! Il faut s'adapter.

(L'amendement n° 2221 n'est pas adopté.)

Article 18 bis

M. le président. L'amendement n° 1326 de Mme Bérandère Couillard est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 1326, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1327 de Mme Bérandère Couillard est rédactionnel.

(L'amendement n° 1327, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3437.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à ramener les sanctions encourues par les professionnels qui ont procédé au débridage à des niveaux plus raisonnables. Il existe plusieurs types de débridage et il y a, me semble-t-il, une différence entre une trottinette et un vélo à assistance.

(L'amendement n° 3437, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1328 de Mme Bérandère Couillard est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 1328, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 18 bis, amendé, est adopté.)

Article 19

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3296.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement tend simplement à étendre les dispositions relatives à la régulation des entreprises de cyclopédalage à celles de cyclomoteurs.

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

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. La régulation des cyclomoteurs selon le dispositif de l'article 19 ne me semble pas pertinente, en particulier pour ce qui concerne la mise en place d'un régime de prescription préalable. Il est cependant adapté aux vélo-taxis.

Je vous invite à retirer votre amendement pour conserver l'équilibre du texte de la commission, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3296 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss, pour soutenir l'amendement n° 1203.

M. Frédéric Reiss. Cet amendement, proposé par M. Dive, tend à ce que soit établi un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules.

Les accidents provoqués par des trottinettes électriques se multiplieront dans l'avenir. Assurons-nous au moins de leur bon fonctionnement et de leur entretien pour éviter tout vice caché.

(L'amendement n° 1203, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

M. le président. La commission a maintenu la suppression par le Sénat de l'article 20.

Je suis saisi d'un amendement n° 2900, deuxième rectification, tendant à le rétablir, et qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements

J'indique que sur cet amendement, je suis saisi par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

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

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

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Cet amendement est le fruit d'un travail très constructif avec les acteurs du secteur concerné, qu'il s'agisse des chauffeurs de taxi ou de VTC – voiture de transport avec chauffeur –, ainsi qu'avec le ministère des transports. Je salue tout particulièrement notre collègue Aurélien Taché, à qui revient l'initiative de la charte que nous proposons.

Les chauffeurs de VTC que j'ai rencontrés m'ont dit tout leur intérêt pour cette charte, mais souhaitent que nous allions plus loin en faisant en sorte qu'un certain nombre de droits soient respectés dans leur travail. Aujourd'hui, un chauffeur de VTC n'a pas toujours droit à la déconnexion. Il ne connaît pas forcément le prix de la course qu'il va effectuer, ni le lieu où il devra se rendre. Il n'a pas toujours le droit de refuser une course car il court le risque de se faire déclasser, voire exclure, des plateformes.

En concertation avec l'ensemble du groupe et comme cela avait été évoqué en commission, nous avons décidé d'accorder de nouveaux droits aux chauffeurs de VTC, notamment le droit de se déconnecter et refuser une course si le prix leur en paraît inacceptable. Leurs conditions de travail mais aussi leurs conditions de vie en seront améliorées : il est important de pouvoir refuser une course pour rentrer chez soi rejoindre sa famille. Nous avons donc décidé de leur octroyer le droit à la déconnexion, le droit de connaître le prix de la course et celui de la refuser.

C'est parce que nous avons décidé d'aller plus loin encore que l'amendement a été retiré en commission afin qu'il puisse être retravaillé pour la séance publique : nous y avons ajouté des droits à la formation professionnelle. Les chauffeurs de VTC doivent avoir le droit de changer de profession et d'évoluer vers de nouveaux horizons, s'ils le souhaitent. Ces avancées sont considérables.

Nous conservons l'objectif de la charte, qui est d'offrir différents droits sociaux, même si nous avons souhaité ne pas la rendre obligatoire. Pourquoi ? Parce que les principales plateformes de VTC se sont déjà engagées à mettre en place ces chartes. Nous souhaitons que les acteurs les prennent eux-mêmes en mains : il n'est donc pas nécessaire de recourir à la loi. (*Mme la présidente de la commission du développement durable applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy, pour soutenir les deux sous-amendements, n^{os} 3568 et 3569, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Tous deux visent à compléter l'amendement de Mme la rapporteure, que nous saluons, car les dispositions qu'il prévoit sont bienvenues. Le sous-amendement n^o 3569 précise que les travailleurs refusant une ou plusieurs propositions de prestation de transport ne peuvent être pénalisés par la plateforme sous la forme d'une rupture de la relation contractuelle. La pression pesant aujourd'hui sur ces travailleurs est trop forte. Quant au sous-amendement n^o 3568, il précise, par souci de clarification, que le refus s'applique à la proposition de prestation et non à la prestation elle-même.

M. le président. La parole est à Mme Carole Grandjean, pour soutenir le sous-amendement n^o 3573.

Mme Carole Grandjean. L'objectif de protection sociale suppose que le développement de garanties complémentaires et collectives soit imposé dans le cadre de la charte homologuée, alors que la possibilité pour les travailleurs indépendants de souscrire à des contrats de garantie individuelle est rarement exploitée pour des raisons financières ou par méconnaissance de leur part.

L'amendement vise donc à renforcer les garanties de protection sociale complémentaire dont ces travailleurs indépendants pourront bénéficier au titre de la charte. Il ne faudrait pas, en effet, que cette nouvelle disposition ne soit qu'un coup d'épée dans l'eau. Dans la mesure où elle repose sur une démarche unilatérale des plateformes, nous devons éviter que l'adoption de cette charte ne soit qu'un outil d'affichage et de communication au service de l'image de ces entreprises et nous assurer qu'un réel contenu, à hauteur de l'enjeu social traité par l'article 20, soit prévu.

C'est pourquoi nous proposons, d'une part, de supprimer à l'alinéa 32 les mots : « le cas échéant », pour ne pas rendre purement optionnelle, dans une charte qui l'est déjà, la possibilité de prévoir des droits sociaux complémentaires, et nous assurer qu'elle comportera bien systématiquement la mention de tels droits.

Il est, d'autre part, indispensable, pour éviter une position minimaliste qui pourrait vider cette démarche de son sens, d'établir la liste des types de droits et de protections dont pourront bénéficier les travailleurs indépendants face aux principaux risques de la vie professionnelle, notamment en matière de risque décès, de perte de chiffre d'affaires en raison d'une incapacité physique ou encore de retraite. (*M. Gilles Lurton applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir les deux sous-amendements, n^{os} 3493 et 3494 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avant de le faire, je tiens à présenter l'état d'esprit du Gouvernement en la matière.

L'arrivée des VTC a bouleversé le secteur du T3P – transport public particulier de personnes. Ils constituent une nouvelle solution en matière de mobilité, qui s'est avérée stimulante pour les taxis, qui ont amélioré leur niveau de service, mais également pour des jeunes qui ne souhaitent pas être salariés, parce qu'ils veulent une plus grande autonomie, et pour lesquels cette activité peut constituer une voie d'accès à l'emploi.

Des équilibres ont été trouvés, dans le cadre des lois Thévenoud et Grandguillaume, qui ont permis d'offrir de la stabilité à ce secteur et d'accompagner son développement, et qu'il n'est pas question de remettre en cause. Toutefois, de nouvelles questions se posent, s'agissant notamment des relations entre les plateformes et les chauffeurs.

Le Gouvernement est convaincu qu'il est de l'intérêt de tous de rendre le métier de chauffeur plus attractif. C'est l'intérêt des plateformes, qui rencontrent des difficultés à attirer des travailleurs, c'est l'intérêt des clients, qui souhaitent, grâce au développement du secteur, bénéficier d'un meilleur service, et c'est celui, bien sûr, des chauffeurs.

Il apparaît nécessaire, c'était l'objet de l'article, et c'est l'objet de l'amendement et des sous-amendements que nous examinons, de protéger l'indépendance des chauffeurs, pour les raisons que Mme la rapporteure a fort bien indiquées. Je vous renvoie à un rapport de l'Institut Montaigne sur le management algorithmique. Comme tout travailleur, les chauffeurs doivent avoir un droit à la déconnexion, et comme tout travailleur indépendant dans ce secteur, ils doivent connaître la course qu'ils sont sur le point d'accepter et son prix, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Il faut également inciter les plateformes à améliorer les droits et les conditions de travail des chauffeurs – c'est l'objet de l'amendement et des sous-amendements que nous examinons – et fluidifier l'accès à ces professions en réduisant notamment les temps d'attente – ce sera l'objet d'autres amendements. Aujourd'hui, les délais pour passer l'examen diffèrent beaucoup d'un département à l'autre : il n'y a parfois qu'un examen tous les quatre mois. Il faut donc rendre plus fluide l'accès à ce métier tout en se plaçant dans une logique de professionnalisation : des dispositions sont prévues pour créer de véritables parcours de professionnalisation, en rapport avec le compte personnel de formation – CPF.

Il convient, enfin, de créer les conditions d'un dialogue social de qualité dans le secteur, étant entendu qu'il faut tenir compte de ses spécificités : il ne s'agit pas d'un collectif de travail stable, comme celui que constituent les salariés d'une entreprise. Nous devons continuer de réfléchir sur le sujet : tel est le sens d'une des dispositions que nous vous proposons.

Le sous-amendement n^o 3493 vise à créer une procédure d'homologation des chartes de responsabilité sociale par l'administration. Cette procédure permettra de vérifier que la charte comporte des engagements précis sur chacun des sujets prévus par la loi, comme les conditions d'exercice de l'activité, la fixation d'un prix de la prestation à un niveau décent ou le partage d'informations et le dialogue entre les plateformes et les travailleurs.

Par ailleurs, la consultation préalable des travailleurs étant une condition impérative pour l'homologation de la charte, l'administration pourra vérifier l'adhésion des travailleurs au contenu de la charte. Une fois cette charte homologuée et

publiée, les pratiques qui en découlent ne pourront pas caractériser l'existence d'un lien de subordination entre la plateforme et les travailleurs indépendants. Il serait paradoxal que la charte augmente le risque de requalification : tel n'est évidemment pas son objet.

Le sous-amendement n° 3494 rectifié, quant à lui, dans un souci de bonne administration de la justice et de cohérence des décisions judiciaires, prévoit que l'ensemble des litiges liés à la charte de responsabilité sociale sera confié au juge judiciaire. Le tribunal de grande instance sera le juge de la conformité de cette charte aux dispositions du code du travail. Les décisions rendues par le TGI sur une charte ou son homologation s'imposeront aux autres juridictions.

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir le sous-amendement n° 3574.

Mme Laurianne Rossi. Le débat sur cet article illustre la révolution des modes et des conditions de travail actuellement en cours avec le développement du numérique : il est donc nécessaire que la puissance publique, en particulier nous, législateurs, soyons vigilants quant aux évolutions parfois rapides de cet environnement.

C'est pourquoi il a semblé indispensable, afin de pouvoir adapter à court terme notre arsenal législatif, que le Gouvernement s'engage à remettre dans un délai de deux ans un rapport au Parlement : ce rapport nous permettrait de disposer d'un diagnostic actualisé de l'évolution de la situation des travailleurs indépendants, au regard de leurs nouveaux droits vis-à-vis des plateformes, et de l'effectivité de leur mise en œuvre, afin que nous puissions, le cas échéant, prendre les mesures correctrices nécessaires.

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

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Je tiens à saluer les sous-amendements n° 3568 et 3569 déposés par M. Zulesi, pour le groupe La République en marche, et qu'a défendus M. Colas-Roy. Ils visent à protéger également les utilisateurs. S'il est important que les chauffeurs de VTC aient le droit de refuser une course, il ne faut pas que ce soit au détriment des utilisateurs : à partir du moment où un chauffeur de VTC aura fait le choix d'accepter une proposition de prestation, par exemple à 8 euros, il ne pourra pas l'annuler pour une autre, plus avantageuse, par exemple à 12 euros, qui lui serait proposée par une autre plateforme – les chauffeurs de VTC travaillent le plus souvent aujourd'hui avec deux ou trois plateformes.

S'agissant du sous-amendement n° 3573 dont Mme Grandjean est la première signataire et qu'a défendu Mme Rossi, je partage son souhait d'une plus grande protection sociale : tel est précisément l'objet de ces chartes. En revanche, en énumérer le contenu ne me paraît pas conciliable avec le fait qu'elles concernent des travailleurs indépendants. Je pense, du reste, qu'une course au plus offrant va s'instaurer, parce que, pour avoir longuement discuté avec les représentants des plateformes de VTC, je sais que celles-ci cherchent ardemment des chauffeurs. En jouant sur la protection sociale offerte par ces chartes, les plateformes se concurrenceront pour attirer des chauffeurs.

En revanche, un travailleur indépendant peut déjà avoir souscrit à une mutuelle qu'il juge plus avantageuse que celle proposée par la charte : il ne faudrait pas qu'il se voie contraint d'y renoncer. Il doit pouvoir négocier directement avec la plateforme. Je ne suis donc pas favorable à une telle

énumération. Laissons les choses se faire. En toute honnêteté, je sais, pour en avoir rencontré longuement les acteurs, que les plateformes sont disposées à créer un maximum de protections au bénéfice des travailleurs indépendants.

Je vous vois faire non de la tête, monsieur Rupin : je vous assure que les acteurs sont très preneurs de ces chartes. La seule chose qui les empêchait de les mettre en place, c'était le risque de requalification en contrat de travail. Je tiens à rassurer chacun en la matière : l'existence de la charte ne pourra pas servir de critère au juge pour une requalification en contrat de travail, sauf en cas de débordement ou de subordination. Une plateforme a été condamnée récemment parce qu'elle avait imposé aux chauffeurs leur période de congés et leurs créneaux horaires : de telles pratiques sont condamnables et continueront de l'être. L'existence de cette charte n'interdira pas une requalification pour de tels motifs, heureusement. En revanche, n'empêchons pas les plateformes d'offrir une meilleure protection aux travailleurs indépendants, par peur d'une requalification en contrat de travail.

Le marché a été bouleversé : il faut savoir aller dans l'air du temps et faire évoluer les lois et les protections.

Je suis donc favorable aux sous-amendements n° 3568 et 3569, ainsi qu'aux amendements n° 3493 et 3494 rectifié, défavorable en revanche au sous-amendement n° 3573.

Quant au sous-amendement n° 3574, les parlementaires ont l'habitude de demander le plus grand nombre possibles de rapports sur un grand nombre de sujets. Un tel alourdissement n'est pas nécessaire : avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement et ces sous-amendements ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai déjà exposé notre philosophie générale sur cette question et je n'y reviendrai pas. Je donne un avis favorable sur l'amendement n° 2900, deuxième rectification, ainsi que sur les sous-amendements n° 3568 et 3569. Pour les mêmes raisons que celles exposées par Mme la rapporteure, j'émet un avis défavorable sur le sous-amendement n° 3573. Enfin, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée sur le sous-amendement n° 3574.

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

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement réécrit complètement l'article 20, qui avait été supprimé par le Sénat et dont la commission avait maintenu la suppression. Nous affirmons sans détour que nous sommes favorables au fait d'apporter un peu plus de confort et de sécurité aux chauffeurs de VTC afin qu'ils soient normalement reconnus sans subir en permanence la pression de leur entreprise. Cela permettrait de favoriser une juste concurrence avec les compagnies de taxi. On ne peut pas, en effet, ubériser complètement la société ; il faut lui donner un certain nombre de repères. Cet amendement est, à cet égard, très clair.

Je ne peux toutefois m'empêcher de regretter la méthode suivie. Il n'est pas normal de réécrire, par voie d'amendement, des articles entiers entre l'examen en commission et le débat en séance publique, sans avoir pris l'attache de l'ensemble des groupes parlementaires. Vous nous avez dit à plusieurs reprises en commission, ce qui nous a incités à retirer nos amendements, que ces sujets allaient être retra-

vaillés en vue de la séance publique. Il me semble me souvenir que vous aviez pris beaucoup d'engagements, au point que nous nous sommes inquiétés.

Mme Valérie Lacroute. C'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. Nous nous demandions comment vous alliez faire pour retravailler ces sujets avec tout le monde en l'espace d'une semaine. Nous avons fini par comprendre que vous n'aviez travaillé qu'avec vous-mêmes – peut-être avec le groupe La République en marche, mais, en tout cas, pas avec nous. Nous le regrettons.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Je résumerai ainsi ce débat : soit on combat l'ubérisation, soit on l'admet et on l'accompagne. Cet amendement marque très clairement, à mes yeux, la volonté de l'accompagner. Certes, il apportera quelques progrès – même si les règles posées ne sont pas contraignantes –, mais on perd l'occasion de dire haut et fort que nous ne voulons pas de l'ubérisation de la société. Les travailleurs indépendants dont nous parlons devraient en réalité être salariés. S'ils ne le sont pas, ce n'est pas de leur fait, par volonté d'avoir le statut d'indépendant...

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Si, c'est un choix !

M. Éric Coquerel. ...mais parce que le système de l'ubérisation les contraint à un travail à la tâche digne du XIX^e siècle, avec toujours moins de droits. C'est pour ces raisons que nous avons déposé des amendements qui vont être examinés ensuite car contrairement à Mme la rapporteure, nous ne sommes pas rassurés par le fait que l'on ne puisse pas requalifier la relation unissant les personnes aux plateformes en contrat de travail salarié. Pour ce qui est de l'amendement en discussion, nous allons nous abstenir. Alors que nous devrions engager un combat frontal contre l'ubérisation de la société, vous ne faites que domestiquer la bête sauvage qui est en train de ruiner la protection sociale et les garanties des gens qui travaillent dans notre pays.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. On peut se réjouir des avancées introduites par cet article tel que rétabli, qui sécurisera les relations entre les travailleurs et les plateformes, tout en créant de nouveaux droits. Je rappelle que cet article avait été supprimé au Sénat. Nous remercions la rapporteure d'avoir réintroduit l'ensemble de ces dispositions. Pour ma part, en commission, j'avais souhaité rendre obligatoire la charte de responsabilité sociale, ce qui aurait conduit les salariés et les entreprises à se mettre autour d'une table et aurait permis de changer les comportements, en particulier ceux de certaines plateformes. Cela étant, cet amendement introduit des éléments essentiels pour favoriser la transparence des prix, permettre aux travailleurs de refuser une course et de décider librement de leur temps, conformément à leur statut d'indépendant. On peut donc saluer ces avancées, qui constituent autant de nouveaux droits pour les travailleurs.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Qu'elles soient homologuées ou non par l'administration, les chartes ne sauraient se substituer au dialogue social ni répondre aux besoins réels des travailleurs et des plateformes. Je voudrais me faire l'interprète du Conseil national du numérique qui « demande au Gouvernement d'abandonner ce dispositif, qui ne permettra pas de protéger les travailleurs de façon satisfaisante et, pire, instau-

ra un rapport de forces déséquilibré en faveur des plateformes. » Cette disposition a pour objet de couper l'herbe sous le pied de la jurisprudence, qui impose la requalification de ces travailleurs en salariés. C'est inacceptable. Voilà pourquoi le groupe GDR votera contre cet amendement.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est dommage !

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

M. Pacôme Rupin. Nous touchons à un sujet essentiel. Plusieurs problèmes se posent sur le marché du service des véhicules à la demande. Une des premières difficultés auxquelles sont confrontés les chauffeurs de VTC tient à ce que les commissions demandées par les plateformes sont trop élevées et les courses donc pas suffisamment rémunérées. Un certain nombre de chauffeurs se sont trouvés piégés après avoir engagé des investissements. Pour rembourser leur véhicule acheté à crédit et vivre de leur métier, ils sont contraints d'effectuer énormément d'heures. Par ailleurs, sur ce marché globalement dérégulé, l'offre est excédentaire, ce qui diminue le niveau de revenu des chauffeurs de taxi comme de VTC et a fait abaisser la valeur des licences des taxis, notamment parisiens. Cet article va donc dans le bon sens, car il permettra d'améliorer la protection sociale des auto-entrepreneurs chauffeurs de VTC. Il ne va toutefois pas assez loin car il ne répond pas à l'enjeu central du niveau de revenu des chauffeurs.

Je salue l'amendement n° 2900, deuxième rectification, de la rapporteure, qui instaure un début de régulation sociale par les autorités organisatrices. Madame la ministre, cet amendement concerne-t-il également Île-de-France Mobilités ? Est-ce l'autorité organisatrice qui homologuera les chartes de responsabilité sociale ?

À terme, il faudra aller plus loin dans la régulation en conférant plus de pouvoirs aux AOM – notamment à Île-de-France Mobilités –, qui pourraient ainsi moduler le nombre d'autorisations. Cela permettrait de retrouver un marché régulé, sur lequel les acteurs pourraient bien vivre de leur métier.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne vois pas vraiment ce que ces dispositions viennent faire dans le texte. En effet, depuis tout à l'heure, j'ai le sentiment qu'on parle beaucoup de droit du travail, des relations contractuelles. Nous aurions aimé, pour faire écho aux propos de notre collègue Éric Coquerel, qu'on discute, dans cette assemblée, d'un texte de loi spécifique à ce qu'on pourrait appeler le « salariat 2.0 ». Je ne suis pas pleinement convaincu par la belle histoire que vous nous avez racontée. Il est vrai que, sur le papier, à l'origine – il y a quelques années de cela –, l'économie collaborative, l'économie du partage fleuriraient bon le conte de fées. Mais, en réalité, on l'a vu, cela s'est souvent transformé en un rendez-vous de la précarité. Certaines situations scandaleuses vécues par des salariés ou des personnes prises dans les mailles du filet d'une forme d'ubérisation ont été maintes fois évoquées, commentées et abondamment documentées, notamment par des articles de presse et des reportages. Elles ont aussi alimenté la chronique judiciaire et ont parfois conduit à des requalifications en contrat de travail.

J'entends bien votre intention, mais je crains que, malgré quelques avancées, elle ne se traduise par une forme d'institutionnalisation de la précarité. Je nourris des doutes, notam-

ment, quant à cette forme de transfert de responsabilité à l'État par subrogation. Je crains que cela n'apparaisse comme une façon de donner un coup de main à Uber ou, plus généralement, aux plateformes. J'aimerais qu'on prenne bien conscience du risque entourant ces dispositions. Ce n'est pas un hasard si les sénateurs ont souhaité les retirer du texte. Je n'oublie pas que le projet de loi comportait des dispositions différentes, et je salue les travaux menés par notre collègue. Il ne faut pas, me semble-t-il, confondre vitesse et précipitation. Comme Jean-Marie Sermier, je regrette que nous n'ayons pas été associés aux travaux conduits depuis l'examen en commission. Plusieurs de nos collègues se sont beaucoup investis sur les questions de mobilité et de transport, d'autres sur les questions de droit du travail. On aurait pu élaborer un texte un peu plus fort, un peu plus complet, qui aurait élargi l'angle de vue, et qui aurait été enfin vraiment un projet de loi sur le salariat 2.0.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Il est nécessaire de mieux encadrer l'activité des VTC. Les lois Thévenoud – relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur – et Grandguillaume – relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes – ne sont pas parvenues à le faire. Cet amendement vise à clarifier les droits sociaux des chauffeurs de VTC. La relation unissant ces travailleurs à leurs plateformes se caractérisent par des incertitudes juridiques qu'il convient de lever. Les tribunaux ont cherché à déterminer, à partir de l'identification d'une éventuelle subordination, si ces travailleurs indépendants étaient, en réalité, des salariés. Ils ont rendu des décisions contrastées. D'autres amendements vont faire des propositions complémentaires afin de renforcer la protection de ces acteurs de la mobilité.

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Je me félicite qu'à l'occasion de l'examen de ce projet de loi, on puisse à nouveau débattre de la question des droits des travailleurs des plateformes, en particulier de celles concernant la mobilité, qui présentent une incontestable spécificité. Cette forme de mobilité est devenue une activité ancrée dans l'économie, dans la société, et connaît un fort développement. Elle permet à de nombreux jeunes de bénéficier d'opportunités d'emploi qu'ils n'auraient certainement pas connues autrement, et, pour certains, de bien gagner leur vie, d'autres, moins. Cela étant, cette activité n'est certainement pas assez encadrée aujourd'hui; elle appelle la définition de nouvelles règles adaptées à cette nouvelle économie, à ces nouveaux travailleurs indépendants – il s'agit bien, j'y insiste, de travailleurs indépendants. Vous ne trouverez pas un seul chauffeur ou un seul livreur – ou alors, à la marge – pour vous dire qu'il aspire à un statut de salarié. En revanche, ils demandent à pouvoir bénéficier de protections, qui apparaissent légitimes: on assiste à de réels phénomènes de précarisation; les chauffeurs et les livreurs connaissent une situation spécifique, dans la mesure où ils sont très liés, d'un point de vue économique, à une, deux ou trois entreprises. Il faut rééquilibrer, sur plusieurs points, la relation les unissant à ces sociétés.

La charte peut être un bon outil pour ce faire, à condition de savoir précisément ce qu'on en attend. De fait, ces chartes, qui visent à encourager la responsabilité sociale des entreprises, ne doivent pas se substituer à une protection sociale publique. Je rappelle que dans la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, où nous avons mis cette question en débat pour la première fois, nous avons créé des droits

publics pour les travailleurs indépendants, notamment un droit au chômage financé par l'impôt – par la CSG. Il faudra, à l'avenir, aller plus loin dans cette voie.

De nombreuses questions pourraient néanmoins être traitées par ces chartes, comme les conditions de travail qui lient les travailleurs à la plateforme ou les modalités selon lesquelles une plateforme peut rompre ses relations de travail, qui ne sont aujourd'hui pas encadrées et que la charte permettra d'encadrer. Aujourd'hui, par exemple, un chauffeur Uber – je prends cet exemple car la plateforme est très connue – ne sait pas toujours pourquoi il peut être déréférencé, ni comment est calculé le prix auquel il peut prétendre. Demain, les chartes lui permettront de le savoir. Ce sera le cas pour toute une série d'autres points. Les chartes peuvent également contenir des avancées en matière de droits sociaux en cas d'accident de travail ou d'arrêt maladie, ce qui serait très utile.

Il faut néanmoins ajouter dans la loi plusieurs droits « en dur ». C'est ce qu'a fait Bérangère Couillard, dont je tiens à saluer le travail, en intégrant le droit à la déconnexion, le droit de refuser une course et le droit de connaître le prix d'une course, qui ne doivent pas être optionnels et ne doivent donc pas être prévus dans la charte, mais bien dans la loi. Il y a là un socle de droits à construire. C'est très bien, et il faut même aller un peu plus loin. Je proposerai ainsi quelques amendements visant à construire un droit à la représentation de ces travailleurs et le droit à un prix minimum.

Gardons cependant à l'esprit, chers collègues, qu'il s'agit bien de travailleurs indépendants, même s'ils sont parfois précarisés sur le plan économique. C'est à nous de construire des droits sociaux pour mieux les accompagner et de les mettre en situation de négocier avec ces plateformes, mais dans le cadre nouveau qu'est celui du travail indépendant et de cette économie des plateformes, et non pas avec les vieilles recettes qui, si elles peuvent être très utiles pour le monde du salariat classique, ne sont pas adaptées à cette économie-là.

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

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je tiens à souligner les conditions dans lesquelles le travail a été mené avec nos collègues sénateurs. Pour avoir échangé avec M. Didier Mandelli, qui était rapporteur au Sénat, je sais que, si les sénateurs ont fait le choix de supprimer cet article, c'était pour le retravailler, avec le même souci d'aller plus loin que la simple charte proposée.

Nous faisons un pas énorme en proposant des droits nouveaux, qu'a notamment soulignés Aurélien Taché. Nous venons tout de même de loin, car les chauffeurs VTC n'avaient pas de droit effectif à la déconnexion ni au refus de course, ni le droit de connaître, commission déduite, le prix de la course qu'ils allaient accepter. Il s'agit donc là d'une avancée très importante.

Est également prévue une obligation pour les plateformes de faire la transparence sur les conditions de travail de leurs chauffeurs: tous les ans, elles devront rendre publiques les conditions de travail de leurs salariés,...

M. Pacôme Rupin. Ce ne sont pas des salariés, mais des travailleurs indépendants.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. ...pardon: des travailleurs indépendants! (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Lapsus révélateur, madame la rapporteure!

Mme Bérangère Couillard, *rapporteuse*. Révélateur pour vous, monsieur Lecoq!

Les plateformes vont donc rendre publiques les conditions de travail des travailleurs indépendants avec lesquels elles travaillent. Il leur faudra donc dire combien gagne un chauffeur de VTC pour quel temps de travail. Cela permettra aux chauffeurs de comparer leurs conditions de travail, et donc également de mettre les plateformes en concurrence, car les choses sont aujourd'hui assez floues et les chauffeurs ne savent pas forcément quelles sont les conditions de travail appliquées par les différentes plateformes.

On ne peut pas dire, comme je l'ai entendu dans cet hémicycle, que ces mesures seraient un coup de pouce pour les plateformes, notamment pour Uber, la plus connue d'entre elles. Je puis vous assurer que l'instauration d'un droit à la déconnexion, d'un droit au refus de course et d'un droit de connaître le prix de la course, ainsi que l'obligation de transparence sur les travailleurs indépendants avec lesquels les plateformes travaillent ne sont pas un coup de pouce pour ces dernières – pour ne rien vous cacher, elles ne sont pas très contentes de cette mesure. Évidemment, les opérateurs des plateformes attendaient des mesures destinées à protéger davantage les travailleurs indépendants, et ils sont donc prêts à signer la charte, mais je vous assure qu'avec les nouveaux droits apportés par la rédaction de cet article, ce n'est pas demain qu'ils auraient signé une telle proposition. On ne peut donc pas nous taxer d'avoir rédigé un article plateformes.

Cet article est destiné à défendre les chauffeurs de VTC, à améliorer leurs conditions de travail et leurs conditions de vie en général. Nous débattons d'autres améliorations qui pourraient être apportées, mais nous faisons déjà là un travail très important. Beaucoup de changements sont intervenus depuis plusieurs années dans ce secteur, car il s'agit d'un marché en évolution. Il y a eu la loi Thévenoud en 2014, la loi Grandguillaume en 2016 et nous avons maintenant, en 2019, cette avancée considérable. Laissons les choses se faire. Il y a déjà là quelque chose de très honorable pour faire avancer les choses et améliorer les conditions de travail des travailleurs indépendants. (*M. Bruno Millienne, rapporteur, et Mme Barbara Pompili, présidente de la commission, applaudissent.*)

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Monsieur Coquerel, il faut accepter l'idée que nos jeunes ne veulent pas tous accéder à un emploi salarié, même si c'est un peu dérangeant, compte tenu des repères que nous avons pu avoir. Dans mes précédentes fonctions, à la RATP, il m'arrivait de discuter avec des chauffeurs de VTC, à qui je disais que leur métier était dur et qu'ils pouvaient venir à la RATP, où nous avions du mal à recruter, par exemple, des machinistes. Je leur disais que c'était formidable et qu'ils auraient un statut et une protection sociale. Or, un certain nombre de jeunes ne le veulent pas. Ils n'ont pas envie d'avoir des horaires fixes et veulent choisir le moment où ils travaillent. Ils veulent un statut d'indépendant. Il faut accepter cette situation, qui correspond tout simplement à la réalité, et trouver comment permettre à ces jeunes qui ne veulent pas être salariés et qui veulent de l'autonomie d'aller vers l'emploi. Notre responsabilité est de faire en sorte qu'ils aillent vers l'emploi et qu'on leur propose des conditions de travail décentes et un parcours professionnalisant, pour que, demain, les jeunes soient satisfaits d'entrer sur ce marché de l'emploi et y trouvent un parcours professionnel.

Monsieur Rupin, c'est le ministère du travail qui homologuera les chartes, car celles-ci contiennent des protections et des droits pour les travailleurs des plateformes.

Monsieur Bouillon, vous avez souligné à juste titre que la disposition figurait initialement dans une loi sur le travail et que c'est dans ce cadre que M. Taché avait introduit cet amendement. Nous y avons réfléchi avec ma collègue Muriel Pénicaud, et nous voyons qu'il nous faut finalement distinguer selon les secteurs.

D'abord, il n'est pas nouveau qu'il existe des règles particulières en matière de droits sociaux et d'encadrement du temps de travail dans le domaine des transports – l'existence de règles particulières y est même une généralité.

Par ailleurs, on rencontre deux types de situations. En effet, un certain nombre de plateformes qui se développent pratiquent un détournement du travail salarié. C'est notamment le cas dans la restauration et dans le bâtiment, secteurs où l'on trouvait, jusqu'à présent, des emplois salariés et où apparaissent aujourd'hui des plateformes qui font dériver de l'emploi salarié vers un faux statut d'indépendant.

Dans le domaine de la mobilité, la situation est différente, car il s'agit de nouvelles activités et de nouveaux emplois. Muriel Pénicaud et moi-même avons donc fait le choix de limiter l'application de ces dispositions aux plateformes de mobilité : c'est bien ce qu'exprime l'amendement de Mme la rapporteuse. Il ne faut pas encourager le développement de plateformes dans d'autres secteurs, qui pratiquent le détournement de travail salarié, mais il faut, dans les secteurs où l'on voit apparaître de nouveaux emplois et de nouveaux services, permettre que tout se passe dans de bonnes conditions, avec des parcours professionnalisants et des parcours de qualité pour les jeunes.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Madame la ministre, je tiens à répondre à propos de la réalité que vous décrivez. L'an dernier, 80 % des premiers emplois étaient en CDD. On constate ainsi, année après année, que la précarisation de l'emploi, les CDD et le travail que vous appelez « indépendant », et que j'appelle pour ma part « ubérisation », ne cessent de se développer et sont liés à la dérégulation qui touche les professions les unes après les autres, et même les professions salariées. Vous ne pouvez donc pas me répondre que tout cela répond à une envie des jeunes.

Des jeunes, j'en ai beaucoup autour de moi. Aujourd'hui, quand vous cherchez un premier emploi, on vous demande de vous inscrire en tant qu'autoentrepreneur. Voilà la réalité. Je ne veux même pas condamner les sociétés qui le font, car elles sont souvent en concurrence avec d'autres et, si elles ne le font pas, elles ne seront pas concurrentielles dans les appels d'offres. Le problème est donc bien celui d'une dérégulation globale de la société.

Sans vouloir vous caricaturer, je rappellerai que, dans les années 1980, quand j'étais moi-même jeune, j'entendais déjà ce discours. On nous disait que s'il y avait de plus en plus d'intérimaires, c'était parce que les gens avaient envie d'être libres, et qu'il fallait « libérer les énergies », comme vous dites aujourd'hui. Mais c'est faux ! S'il y a de plus en plus d'intérimaires et de CDD et si ces formes de travail se sont beaucoup développées, c'est parce que la pression du chômage et la difficulté à trouver un emploi ne laissent pas la possibilité d'acquiescer un autre emploi. N'inversez pas la poule et l'œuf !

On verra bien, ensuite, quels seront les jeunes qui préféreront, éventuellement, des métiers indépendants. En effet, lutter contre l'ubérisation ne signifie pas que l'on doit supprimer le statut d'indépendant. Ce que nous vous demandons, c'est de requalifier de faux emplois d'indépendants en emplois salariés, et notamment de laisser le choix : vous verrez que la plupart des gens choisiront d'être salariés. À moins qu'à force d'attaquer les cotisations sociales, que vous présentez comme des « charges » – dénomination qui donne l'impression qu'elles ne servent à rien –, on ne parvienne finalement à convaincre les gens qu'en recevant un certain montant en tant qu'indépendants ils sont mieux rémunérés que lorsqu'ils disposaient de protection sociale. Au bout d'un moment, cependant, vous le savez comme moi, les grands perdants seront ceux qui n'auront pas cotisé toute leur vie et qui n'auront ni retraite ni possibilité d'indemnités chômage. C'est le monde de l'ubérisation – et ce monde, je ne crois pas que ce soit le rêve des jeunes aujourd'hui.

(Les sous-amendements n^{os} 3568 et 3569, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(Le sous-amendement n^o 3573 n'est pas adopté.)

(Les sous-amendements n^{os} 3493 et 3494 rectifié, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(Le sous-amendement n^o 3574 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 2900, deuxième rectification, tel qu'il a été sous-amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	38
Nombre de suffrages exprimés	37
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	34
contre	3

(L'amendement n^o 2900, deuxième rectification, sous-amendé, est adopté et l'article 20 est ainsi rétabli.) (Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)

Après l'article 20

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 2742 et 1027, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n^o 2742.

Mme Véronique Riotton. Il tend à faciliter les conditions d'organisation des examens pour les chauffeurs de VTC. Mme la rapporteure nous a dit tout à l'heure que les plateformes manquaient de candidats. Or, la loi organise aujourd'hui une situation de monopole dans laquelle seules les chambres de métiers et de l'artisanat peuvent organiser les examens nécessaires pour devenir chauffeur de VTC.

Tous les acteurs s'accordent à dire que cette situation n'est pas satisfaisante et ne facilite pas l'accès à cette profession, qui a pourtant de nombreux emplois à la clé. Les délais d'attente très longs sont un frein pour de nombreux chauffeurs.

À la suite du débat en commission, et notamment des amendements que je défendais, le groupe La République en marche propose de permettre aux chambres des métiers et de l'artisanat de déléguer l'organisation de ces examens à des personnes agréées, ce qui permettrait de multiplier le nombre de sessions. De cette façon, des acteurs particulièrement bien implantés dans les territoires – comme La Poste, qui organise déjà le passage de certaines épreuves du permis de conduire – pourraient proposer ces examens et, ainsi, permettre de répondre à la demande.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 1027.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue Virginie Duby-Muller propose également d'élargir à d'autres acteurs la possibilité d'organiser les examens pour la profession exercée par les chauffeurs de VTC.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il est nécessaire en effet de fluidifier l'accès à l'examen ; ce point est vraiment ressorti lors des auditions que j'ai pu mener. J'ai regardé cela avec beaucoup d'attention : la chambre des métiers et de l'artisanat doit rester pilote, des prestataires locaux pouvant ensuite organiser l'examen. L'amendement n^o 2742 défendu par Mme Riotton me semble le plus adapté. Il s'agit notamment de déléguer à des opérateurs locaux comme La Poste, qui organise déjà l'examen du code de la route : c'est donc tout à fait dans leurs cordes. Puisqu'il est nécessaire de fluidifier l'accès à l'examen, commençons par cette formule. L'amendement n^o 2742 est le plus adapté.

(L'amendement n^o 2742, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'amendement n^o 1027 tombe.)

M. le président. La parole est à M. Jimmy Pahun, pour soutenir l'amendement n^o 2229.

M. Jimmy Pahun. Je défends cet amendement de ma collègue Florence Lasserre-David, qui a dû partir à l'instant. Il entend combler un vide juridique laissé à la suite de l'adoption des lois Thévenoud et Grandguillaume. Celles-ci ont clairement établi que les activités de maraude et de maraude électronique étaient réservées aux seuls taxis. Le marché du transport sur réservation préalable, soumis à la libre concurrence, aurait mérité une clarification des conditions de la réservation préalable, afin de bien le différencier du marché de la maraude électronique.

Par un décret n^o 2013-1251 du 27 décembre 2013, le Gouvernement avait tenté de pallier ce vide juridique en fixant un délai de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du ou des passagers, mais ce décret a été annulé par le Conseil d'État. Le présent amendement vise donc à préciser que la réservation préalable doit être fixée par décret en Conseil d'État et se caractérise par un délai minimal entre la réservation du véhicule et la prise en charge des passagers, quelle que soit la catégorie des acteurs du transport public particulier de personne concernée. L'objectif est de pouvoir distinguer cette activité de celle de la maraude électronique, qui entre dans le champ du monopole reconnu aux taxis.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Avis défavorable car cela ne fait que créer une contrainte pour les utilisateurs : fixer un temps de réservation minimum avant que le VTC

n'arrive complique beaucoup l'utilisation de ce service. Les clients ont évidemment la possibilité de prendre un taxi et ils le font bien volontiers mais s'ils ont besoin de prendre un VTC, il faut qu'ils puissent le faire avec autant de facilité. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'équilibre du secteur repose sur le fait que la maraude est réservée aux taxis. Il n'est donc pas question de remettre cela en cause ; ce point est important. En revanche, imposer une contrainte qui dégraderait le service pour les utilisateurs de VTC ne me semble pas une bonne idée. Gardons cet équilibre.

(L'amendement n° 2229 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2292.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, nous en arrivons à plusieurs amendements soutenus par les grandes organisations syndicales de taxis. Je sais que vous avez rencontré ces organisations, lesquelles sont très attachées à l'application de la loi Grandguillaume. Elles sont surtout attachées à ce que tous les décrets d'application et les textes réglementaires soient pris : c'est vraiment pour eux une exigence. Vous avez donné une réponse sur ce sujet – peut-être y reviendrez-vous ? –, mais comment ne pas être frappé par les situations de grande difficulté économique des chauffeurs de taxi face à une concurrence violente et une dérégulation qui ne témoignent pas d'une évolution apaisée du secteur ? Nous connaissons les engagements financiers très lourds des chauffeurs de taxi, dont les licences ont atteint des sommes faramineuses avant que tout cela ne s'écroule. Beaucoup de chauffeurs de taxi ont été ruinés et beaucoup travaillent dans des conditions sociales que personne ne voudrait défendre.

Le présent amendement a pour objet la limitation, que je soutiens, de l'accès aux aéroports aux taxis. Il vise à imposer aux VTC souhaitant prendre en charge un client dans un aéroport de justifier d'une réservation préalable d'au moins une heure. Les chauffeurs de taxi doivent faire une queue particulièrement longue dans les aéroports, tout en étant violemment concurrencés par les VTC : même si Aéroports de Paris a mis en place un système d'alerte et renforcé les contrôles, il y a tout de même loin de la coupe aux lèvres. Cet amendement permettrait de soutenir convenablement les chauffeurs de taxi dans les aéroports.

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

Mme Béangère Couillard, rapporteure. Il n'y a aucune justification à préconiser ce que vous préconisez dans les aéroports mais pas dans les gares ferroviaires : selon moi, cela n'a pas de sens. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela constituerait une barrière à l'accès au marché de la réservation préalable pour les VTC, qui n'a pas de justification objective. Je souhaite vous rassurer à nouveau sur les décrets pris en application de la loi Grandguillaume : le décret pris en application de l'article 1^{er}, qui est entré en vigueur, donne l'obligation aux plateformes de vérifier que leurs chauffeurs sont en règle. À cet égard, nous avons annoncé à tous les chauffeurs de VTC que nous voulons, d'ici la fin de l'année, remplacer toutes les cartes VTC par des cartes sécurisées.

Nous savons que des problèmes de fraude existent : il est donc important de passer à des cartes sécurisées. Il y a également un décret important en application de l'article 2 de la loi Grandguillaume, qui oblige à la communication de données par les plateformes, notamment à des fins statistiques et de contrôle. La CNIL – Commission nationale de l'informatique et des libertés – s'est penchée très attentivement sur ce décret puisque cela a pris plus de six mois. L'avis de la CNIL est désormais au Conseil d'État et nous pourrions prendre rapidement ce décret qui complètera l'application de la loi Grandguillaume. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2292 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1029.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de ma collègue Virginie Duby-Muller vise à simplifier le processus actuel de l'examen pour devenir chauffeur de VTC. Nous savons qu'il y a une attente, des besoins. Si nous avons bien conscience qu'il faut réguler ce secteur pour éviter son ubérisation, les VTC sont malgré tout une nécessité en matière de mobilité et nous avons besoin de chauffeurs formés.

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

Mme Béangère Couillard, rapporteure. Il est certes envisageable de modifier le contenu de l'examen mais cela relève du niveau réglementaire : cela n'a pas à figurer dans la loi. L'équilibre de la loi Grandguillaume apparaît satisfaisant. Il n'y a donc pas lieu de le modifier. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Si je partage la préoccupation de fluidifier et de réduire les délais de passage de l'examen, il existe d'autres voies plus adaptées. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1029 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 1809.

Mme Véronique Riotton. Le présent amendement a également pour objet de fluidifier l'accès à l'examen en simplifiant une procédure administrative lourde et longue pour exercer la profession de chauffeur de VTC. Il vise simplement à permettre que cette procédure et les démarches relatives à la délivrance de la carte professionnelle VTC soient réalisées de manière dématérialisée ; cela semble facile mais ce n'est toujours pas le cas. La dématérialisation permettrait également de réduire le temps de traitement des dossiers et les frais de gestion associés.

Madame la ministre, vous étiez favorable à cet amendement en commission, tout en souhaitant aller plus loin que ce que j'avais proposé, qui cible la délivrance de la carte professionnelle. J'espère que nous saurons nous retrouver sur cet objectif.

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

Mme Béangère Couillard, rapporteure. Madame Riotton, je partage l'intention de cet amendement qui a pour objectif de simplifier les démarches et de mieux lutter contre la fraude documentaire. La procédure est aujourd'hui dématérialisée pour l'examen et la production de la carte ; seul manque le passage en préfecture. L'amendement plus global de Mme Luquet, qui concerne également la création d'une

base de données nationale me semble préférable. Aussi, je vous propose de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 2970 de Mme Luquet.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1809 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2970.

Mme Aude Luquet. Je tiens à remercier ma collègue pour le retrait de son amendement. Les professionnels du secteur du transport public particulier de personnes constatent de façon récurrente la longueur des procédures pour exercer cette activité ainsi que les limites des capacités de contrôle permettant de s'assurer du respect de la réglementation. Il y a un besoin de simplification des procédures, de rationalisation des missions des services administratifs et de mise en place d'un système d'information fiable. Le présent amendement a donc pour objet la création d'un système d'information et de gestion avec une base de données, la dématérialisation des procédures, à travers un guichet unique, de manière aussi à faciliter le contrôle des professionnels et à lutter contre les fraudes.

(L'amendement n° 2970, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2294.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement a été conçu dans le cadre de rencontres entre notre collègue El Guerrab et les syndicats de taxis. Notre collègue, député des Français établis hors de France, étant en mission aujourd'hui, il ne peut pas le défendre ; je le ferai donc avec beaucoup de plaisir. Cet amendement vise à assouplir le principe de non-cessibilité des licences de taxi délivrées après le 1^{er} octobre 2014 en cas de force majeure – décès, handicap.

La loi Thévenoud a prévu que les licences délivrées postérieurement à la date de promulgation de la loi ne soient pas cessibles et doivent être exploitées personnellement par leur titulaire, après concertation et avec le soutien des organisations de taxi. Mais il arrive dans de nombreux cas que le titulaire de l'autorisation de stationnement de taxi – ADS – soit dans l'incapacité totale ou partielle d'exploiter cette licence en raison d'un décès, d'un handicap grave ou d'une maladie de longue durée.

Le présent amendement vise à pallier ces cas de force majeure en circonscrivant l'obligation d'exploitation personnelle aux licences ayant fait l'objet d'une première demande d'enregistrement postérieure au 1^{er} octobre 2014 et en permettant au titulaire de l'ADS de l'exploiter à la place du titulaire décédé ou inapte ou de la louer à un tiers remplissant les conditions d'exercice du métier de taxi.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Afin d'éviter tout risque de détournement, il me semble préférable de ne pas revenir sur le régime d'incessibilité instauré en 2014. Si des dérogations sont instaurées, leur contrôle reviendra aux 12 000 communes qui délivrent les autorisations de stationnement, ce qui peut être complexe à mettre en œuvre. Je

rappelle que cette autorisation a une durée de cinq ans, contrairement aux autorisations délivrées avant 2014. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2294, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2298.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à dissocier la licence de taxi du véhicule pour les taxis salariés ou locataires gérants.

La loi Thévenoud avait modifié le statut de la location-gérance afin d'améliorer la situation économique et sociale des chauffeurs de taxi locataires qui était un véritable scandale – je m'étonne d'ailleurs que tout cela n'ait pas été contrôlé beaucoup plus tôt. La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 a réintégré le véhicule dans le calcul de la location-gérance, en s'appuyant sur un avis du Conseil d'État. Par cet avis, le Conseil d'État estime qu'il ne paraît pas possible d'admettre la mise en gérance de la seule autorisation de stationnement, sans y inclure le véhicule spécialement équipé que la loi qualifie de taxi, auquel cette autorisation est liée. Or il est juridiquement inexact de considérer que l'activité du taxi, quel que soit le statut sous lequel elle est exercée par le chauffeur, est liée autant à l'autorisation de stationnement qu'au véhicule. Ce qui fait l'activité de taxi, c'est l'autorisation de stationnement, ce n'est pas le véhicule.

D'ailleurs, le véhicule et l'autorisation de stationnement sont séparables. C'est la raison pour laquelle on peut conduire un taxi gainé à titre personnel et on peut exploiter une autorisation de stationnement sur tout type de véhicule qui remplit les conditions techniques requises. Enfin, le fait de lier la location de la licence à celle du véhicule met en péril la viabilité financière des chauffeurs locataires dans un contexte de forte concurrence due à l'arrivée des VTC car elle renchérit le coût moyen de la location-gérance de 30 % à 50 %.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il sera défavorable. Cet amendement sépare le véhicule de l'autorisation de stationnement mais il n'est pas possible que le locataire loue le véhicule sans l'autorisation de stationner.

(L'amendement n° 2298, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2296.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à prendre en compte la date d'inscription au registre de délivrance des licences de taxi pour déterminer la cessibilité d'une licence – à savoir, avoir été délivrée avant le 1^{er} octobre 2014.

(L'amendement n° 2296, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2299.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à limiter l'encaissement des courses de taxi par carte bancaire à partir d'un montant minimal de 10 euros.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Là c'est vraiment un avis défavorable. Pourquoi ferait-on une différence entre les chauffeurs et les autres commerçants ? Il est important en outre de pouvoir régler tout montant par carte bancaire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Défavorable.

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

M. Bertrand Pancher. J'accepte évidemment ces arguments mais il faudrait aussi contrôler tous les chauffeurs de taxi. Les obligations ne sont pas toujours mises en place.

J'en ai terminé avec les amendements relatifs aux chauffeurs de taxi et vous voyez bien, madame la ministre, qu'il y a encore beaucoup de problèmes et que les dernières lois n'ont, hélas, pas tout réglé. On s'était engagé sur les conditions de rachat des licences de taxi face à des pertes particulièrement importantes mais il est vrai que c'était compliqué sur le plan budgétaire. Je formule le vœu qu'on puisse mettre autour de la table l'ensemble des organisations de chauffeurs de taxi pour trouver les moyens de soutenir durablement cette profession.

On voit très bien que les moyens de lutte contre la fraude sont très insuffisants. Les chauffeurs de taxi ont quand même l'impression de subir de grandes injustices.

(L'amendement n° 2299 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché, pour soutenir l'amendement n° 3092.

M. Aurélien Taché. Cet amendement vise à renforcer les obligations de transparence des plateformes vis-à-vis des travailleurs eux-mêmes. Aujourd'hui elles doivent une information loyale et claire aux consommateurs mais quand on est chauffeur ou livreur, on n'a pas la possibilité de connaître les conditions d'emploi, le prix moyen des courses, l'influence des performances dans l'attribution des missions ni les conditions d'accès à la formation pour chacune de ces plateformes. On pourrait créer un grand portail public d'information qui serait alimenté par des données transmises par les plateformes à l'autorité administrative, notamment les données relatives à l'activité moyenne de ces travailleurs, de façon à éclairer le choix de ces derniers.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je partage l'objectif de votre amendement. L'article 20, tel que nous l'avons rétabli, prévoyant toutefois la publication d'indicateurs qui seront définis par décret en Conseil d'État, il ne me semble pas nécessaire d'ajouter une nouvelle obligation à celle déjà prévue. Ce sera donc une demande de retrait, sinon avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3092 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2336 et 2846, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 2336.

M. Éric Coquerel. Il y a toujours de la bizarrerie dans l'ordre de présentation des amendements puisqu'il s'agit en fait d'un amendement de repli par rapport à notre amendement n° 2323 qui sera examiné un peu plus tard.

Il vise à ce qu'au travers des plateformes numériques, le prix d'une prestation ne puisse pas être inférieur au SMIC horaire en vigueur. Au Royaume-Uni, les tribunaux londoniens ont imposé à la société Uber le paiement de ses chauffeurs au salaire minimum, reconnaissant de facto le lien de subordination. Il nous semble normal que le ministère chargé de l'économie puisse arrêter un tarif minimum, gage d'une protection minimale comme le SMIC l'est pour les salariés.

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché, pour soutenir l'amendement n° 2846.

M. Aurélien Taché. Cet amendement vise à instaurer un prix minimum à la course pour les travailleurs des plateformes comme cela se pratique à New York par exemple. Aujourd'hui les plateformes fixent librement le prix minimum d'une course, très variable d'une plateforme à l'autre. Il y a aussi une volatilité des prix qui peut être très préjudiciable à l'activité et aux revenus des chauffeurs. Ce prix minimum, qui serait fixé par décret après concertation avec les acteurs, me semblerait une avancée majeure pour ces travailleurs.

Pouvoir connaître le prix d'une course et l'accepter ou non comme le prévoient les dispositions que Mme la rapporteure a fait adopter est déjà une vraie avancée mais je crois qu'il faut aller un peu plus loin et qu'on pourrait au titre de la responsabilité sociale des plateformes imaginer d'avancer sur un prix minimum à la course.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je partage votre objectif, qui est d'assurer un revenu décent aux chauffeurs de VTC – et aux livreurs, qu'on oublie souvent. C'est essentiel mais c'est bien l'objectif de l'article 20 tel que nous l'avons rétabli. Il ne s'agit pas certes de fixer un prix minimum de la prestation mais de donner aux livreurs et aux chauffeurs l'information sur le prix minimum qu'ils pourront percevoir tout en leur garantissant le droit de refuser la course. Cela entraînera mécaniquement les prix à la hausse. Lorsque les plateformes se rendront compte que 10 à 20 % des courses seront refusées, elles auront peur de perdre du chiffre d'affaires. C'est en tout cas ce que nous croyons.

Il existe en outre des disparités géographiques et économiques entre les plateformes, toutes ne rémunérant pas les prestations de la même façon, ce qui rend la fixation d'un prix minimum complexe. C'est pourquoi ce sera une demande de retrait ou un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces métiers peuvent être attractifs pour les jeunes, à condition qu'ils puissent en attendre un revenu décent. Il faut arriver à avancer pour que ce soit à la fois des parcours professionnalisants et des revenus et des conditions de travail satisfaisants pour les jeunes.

S'agissant cependant de travailleurs indépendants, il n'y a pas de prix minimum de la prestation. Ainsi votre plombier peut accepter de faire un chantier à un prix assez faible parce que cela entre bien dans son plan de charge et qu'il pense intéressant d'assurer à la marge cette prestation. Il faut que

nous ayons aussi cela en tête. Ce n'est pas aussi simple que cela pourrait paraître même si l'objectif est bien d'arriver à la fin à un revenu décent.

C'est pourquoi on avance sur deux voies. La première c'est la charte, dans le cadre de laquelle plateformes et chauffeurs pourraient négocier un revenu décent, la deuxième étant l'avancée importante introduite par Mme la rapporteure qui est pour les chauffeurs de pouvoir choisir leurs courses en connaissance de cause. Ces pas importants devraient aller dans le sens des préoccupations des chauffeurs.

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Il est vrai que cette question d'un prix minimum est compliquée s'agissant de travailleurs indépendants mais aujourd'hui ce sont les plateformes qui fixent les prix, ce qui est une particularité.

J'entends vos explications, madame la ministre et madame la rapporteure, selon lesquelles les plateformes ayant des pratiques très différentes, on aura du mal à fixer un prix unique par la voie réglementaire. On verra quels efforts font les plateformes pour expliquer le prix et comment les pratiques évolueront à la suite de l'adoption de l'amendement de Mme la rapporteure. Je présenterai moi-même un amendement visant à favoriser le dialogue social entre les travailleurs et les plateformes, qui serait une autre manière de faire évoluer les prix.

Je peux entendre qu'on n'est peut-être pas encore totalement mûr pour cela mais gardons quand même cet objectif en tête, les prix étant fixés par les plateformes bien qu'il s'agisse de travailleurs indépendants, ce qui doit guider nos réflexions. Je vais retirer mon amendement mais je pense qu'il faut continuer à travailler dans cette direction pour assurer aux travailleurs toutes les conditions d'un revenu décent en toutes circonstances.

(L'amendement n° 2846 est retiré.)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Même si vous cherchez à réglementer une jungle, la tendance est à la déréglementation, nous l'avons bien vu ces dernières années. Il y aura toujours des

gens qui, pour des raisons de « survie » – pardonnez ce mot – accepteront de gagner moins. Toujours. Moi qui me bats contre la précarité, j'ai toujours entendu des citoyens autour de moi me dire : « Oui, mais c'est mieux que rien. » Ce n'est pas possible pour nous d'accompagner une telle démarche ! Pour vivre, des salaires minimaux doivent être fixés, un travail doit être rémunéré un minimum, et les plateformes doivent y être contraintes. La liberté totale de la rémunération, ce n'est pas possible !

Nous devons donc travailler en ce sens et c'est pourquoi, dans certains cas, la notion de travailleurs indépendants relève un peu de la foutaise. Les travailleurs sont en fait assujettis à ce type d'emplois faute de pouvoir faire autrement. Plus ce sera le cas, plus la société sera précarisée, ce dont nous ne voulons pas. Je souhaitais le dire.

(L'amendement n° 2336 n'est pas adopté.)

M. le président. Je vous remercie pour ces débats passionnants.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

SERGE EZDRA