

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Vendredi 17 mai 2019
Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 57

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



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

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous débutons l'examen du titre III du projet de loi d'orientation des mobilités, dont M. Jean-Luc Fugit est rapporteur.

TITRE III DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

Avant l'article 21 A

La commission examine l'amendement CD2880 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de précision, l'idée étant de proposer de remplacer, dans l'intitulé du titre III, les mots « les mobilités propres et actives » par les mots « des mobilités plus propres et plus actives ». En effet, aucune mobilité n'est réellement propre. La formulation que je propose me paraît donc un peu plus précise.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je trouvais que la rédaction du Gouvernement était bonne, mais je comprends le sens de votre amendement. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

La commission adopte l'amendement.

Chapitre I^{er}

Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

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

La commission examine les amendements de suppression CD2883 du rapporteur, CD453 de M. Jean-Charles Larssonneur et CD1195 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article 21 A, introduit par le Sénat, amoindrit la servitude de marchepied, prévue à l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques. Cette servitude concerne les rives de tous les cours d'eau et lacs domaniaux. Le cheminement ne peut s'écarter de la rive que si la présence d'un obstacle naturel ou patrimonial rend nécessaire son détournement. Dans ce cas, la ligne délimitative de la servitude est tracée au plus près de celle du domaine public fluvial, dans la propriété concernée.

En permettant de s'éloigner de la rive sans qu'aucun critère ne soit fixé, l'article 21 A porte une atteinte excessive à cette servitude qui permet le déploiement de modes de transports vertueux – notamment la marche à pied.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD453, dont je suis cosignataire, est défendu – avec les mêmes arguments que ceux qui ont été développés brillamment par notre rapporteur.

M. Bertrand Pancher. Même argument s'agissant de l'amendement CD1195 : ces amendements consistent à supprimer les modifications apportées par les sénateurs à la servitude dite « de marchepied », qui permet aux pêcheurs et aux piétons d'emprunter les rives des cours d'eau, canaux ou lacs domaniaux. Ce n'est pas que nous voulions, évidemment, les empêcher de le faire, mais nous pensons que la disposition rendrait plus difficile la circulation sur ces chemins, notamment à bicyclette.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les amendements visent à supprimer une disposition introduite au Sénat, qui aurait pour effet d'amoindrir la servitude de marchepied. On comprend bien la préoccupation des sénateurs : la situation actuelle montre l'existence de conflits autour des servitudes de marchepied. À ce propos, un rapport a été remis par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en 2017, qui contient un certain nombre de recommandations. Toutefois, la solution proposée par les sénateurs ne faisait pas partie des pistes proposées. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

La commission adopte ces amendements.

En conséquence, l'article 21 A est supprimé et les amendements CD762 de Mme Sarah El Haïry, CD2089 de Mme Liliana Tanguy et CD761 de Mme Sarah El Haïry tombent.

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

La commission examine les amendements de suppression CD454 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD1296 de M. Bertrand Pancher et CD2607 de Mme Aude Luquet.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD454, dont je suis cosignataire, vise à supprimer les modifications apportées par les sénateurs à la servitude dite « de halage ».

M. Bertrand Pancher. Mêmes arguments que précédemment pour l'amendement CD1195.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2607 est identique à celui qui a déjà été très bien défendu par la présidente de notre commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que sur les amendements visant à supprimer l'article 21 A.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Lors de son examen du projet de loi, le Sénat a souhaité restreindre la servitude de halage en prévoyant le cas où des entités commerciales se trouvent sur le bord des rives – hôtels, bases nautiques, etc. – et gênent le passage des piétons. Dans ce cas, il ne serait plus possible aux piétons de circuler le long de la rive.

Actuellement, il n'existe d'exception que pour les sites industriels, du fait des dangers que leur traversée peut représenter pour les piétons. Je suis pour ma part plutôt défavorable à cet ajout du Sénat et donc plutôt favorable aux amendements visant à le supprimer, car le cas des installations commerciales n'est pas le même que celui des installations industrielles.

La commission adopte ces amendements.

En conséquence, l'article 21 B est supprimé.

Après l'article 21 B

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD2609 de Mme Aude Luquet et les amendements identiques CD455 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD635 de Mme Valérie Beauvais, CD1197 de M. Bertrand Pancher, CD2140 de M. Alain Perea et CD2608 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Les chemins de halage constituent un patrimoine paysager de grande qualité, dont l'intérêt touristique n'est pas suffisamment exploité. Cet amendement vise à permettre aux cyclistes de les emprunter, au même titre que les piétons. Nous ne voyons pas ce qui pourrait justifier le maintien de cette interdiction. Tel est l'objet de l'amendement CD2609.

Mme Danielle Brulebois. Les chemins de halage, qui servaient autrefois à tirer les bateaux, constituent désormais un patrimoine paysager de grande qualité, dont l'intérêt touristique n'est pas suffisamment exploité. Il est souhaitable, pour cela, que les cyclistes puissent les emprunter et bénéficier ainsi de la servitude dite « de halage ». Ces chemins

pourraient constituer, pour les cyclotouristes, une véritable destination de vacances et de découverte.

M. Jean-Marie Sermier. Les chemins de halage sont effectivement des lieux où on pourrait permettre aux cyclistes de s'adonner à leur sport favori. Ils se situent souvent près de lieux extrêmement sympathiques : par définition, ils sont au bord de canaux, et sont donc assez plats. Or, de façon presque systématique, Voies navigables de France (VNF) s'oppose à leur utilisation. C'est à tel point que, dans le département du Jura, la route EuroVelo 6, entre Nantes et la Roumanie, passe certes le long du canal, mais sur l'autre rive, en face du chemin de halage. C'est l'exemple typique, me semble-t-il, d'une infrastructure qui aurait pu être mutualisée. Je comprends qu'un certain nombre de travaux doivent être réalisés par VNF, et qu'il faille fermer ces chemins à certains moments mais, de manière générale, en l'absence d'impératif pour VNF, ils devraient être ouverts. En effet, je vous rassure, ils ne sont plus utilisés par les chevaux. (*Sourires.*)

M. Bertrand Pancher. Les cyclistes passent sur les chemins de halage en permanence, qu'il y ait ou non des conventions ; d'ailleurs, personne ne les surveille. Il arrive certes que les collectivités mettent en place des conventions, mais cela suppose évidemment des contreparties. Je pense que nous réglerions le problème en régularisant la pratique, c'est-à-dire en autorisant systématiquement le passage.

M. Alain Perea. Tout a été dit : l'amendement CD2140 est défendu.

M. Bruno Duvergé. La seule différence entre l'amendement CD2609, que j'ai défendu au début de la discussion commune, et l'amendement CD2608 tient au fait que le premier exclut les vélos électriques, au cas où ces derniers poseraient problème, tandis que le second inclut tous les types de vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de ces amendements, qui est de mieux utiliser les voies de halage, notamment en y développant des infrastructures cyclables. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue le fait que ces chemins doivent aussi servir à l'entretien des voies navigables, ce qui concerne non seulement Voies navigables de France, mais aussi certaines collectivités – celles-ci gèrent environ 1 150 kilomètres de voies navigables décentralisées. La difficulté est que cela n'entre pas dans les missions de VNF, qui n'a ni les moyens ni les pouvoirs de police de la circulation pour assurer un usage sécurisé et harmonieux des pistes. Pour le développement des pistes cyclables sur les chemins de halage, VNF s'associe donc avec des personnes publiques porteuses de projets pour conclure des conventions de superposition d'affectation. C'est dans ce cadre que VNF et Vélo & territoires ont développé un partenariat efficace, illustré par l'ouverture, en 2018, de 193 kilomètres de voies EuroVelo et de 262 kilomètres de voies nationales supplémentaires, qui sont, de fait, à proximité du réseau de VNF.

En l'état, les amendements peuvent soulever des difficultés importantes, puisque, comme je le disais, ils étendraient les responsabilités de VNF sans lui donner les compétences correspondantes. Je vous propose donc de les retirer, au profit d'un travail qui a d'ores et déjà été engagé, de manière à proposer, lors de l'examen du projet de loi en séance, une nouvelle rédaction respectant bien cet objectif d'ouvrir davantage les chemins de halage aux cyclistes.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. S'agissant de l'ensemble de ces amendements, je suis en phase avec leur philosophie générale, qui est d'autoriser, en plus des piétons, des

pêcheurs et du gestionnaire, la circulation des cyclistes le long des berges des fleuves, sur les servitudes de halage.

Je précise que les servitudes de halage mesurent presque 8 mètres en longueur et autorisent donc une certaine pluralité d'usages. Par ailleurs, chacun sait que beaucoup de berges de cours d'eau sont d'ores et déjà aménagées pour le passage des cyclistes et constituent des lieux de promenade.

J'ai entendu vos arguments, madame la ministre, et la proposition d'un travail sur la question en vue de la séance. Je pense que nous allons nous ranger à cette proposition. Je suggère donc qu'à titre provisoire l'ensemble des amendements soient retirés. Je m'engage à me rapprocher du cabinet de Mme la ministre d'ici à la séance publique, pour proposer une rédaction qui soit satisfaisante et permette d'avancer sur la question. Il faut également faire en sorte que VNF soit un peu plus souple.

M. Bruno Duvergé. Je suis d'accord pour retirer mes amendements, mais je pense qu'il est urgent de discuter de la question et de trouver une solution. Pour faire régulièrement des promenades le long du vieux canal du Nord, je puis témoigner du fait que la confusion règne : on voit des cyclistes circuler dans ces endroits en ne sachant pas qu'ils n'en ont pas le droit. Il est largement temps de régler cette situation.

Les amendements CD2609 et CD2608 sont retirés.

M. Alain Perea. Je vais naturellement retirer mon amendement CD2140. Puisque Mme la ministre a proposé de travailler sur le problème – ce dont je la remercie –, je voudrais faire à mon tour une proposition : pourrions-nous nous saisir aussi de la question des routes équestres ? Peut-être est-elle plus compliquée, mais elle mérite d'être abordée. À titre personnel, j'ai travaillé sur une route équestre entre le parc naturel régional de Camargue et le parc naturel du delta de l'Ebre, car il y avait un véritable enjeu, y compris économique, lié au tourisme. Or je me suis heurté au même problème : l'utilisation du chemin de halage est interdite. La question pourrait-elle être abordée ?

L'amendement CD2140 est retiré.

M. Bertrand Pancher. Voilà très longtemps que VNF ne dispose plus de moyens : cela m'étonnerait donc beaucoup que l'organisme change de position s'agissant de dispositions telles que celle-ci. Je maintiens mon amendement CD1197, mais je féliciterai Mme la ministre et M. le rapporteur s'ils enregistrent des avancées !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je le disais, en 2018, plus de 450 kilomètres de voies ont été réalisés dans le cadre du partenariat entre VNF et Vélo & territoires. Il faut accentuer cette dynamique et définir le bon cadre pour permettre son développement.

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons bien compris à la fois la bonne volonté de VNF et le manque de moyens qui l'empêche sans doute d'organiser ces opérations. Toutefois, l'amendement CD635 – dont la première signataire est Mme Beauvais et que j'ai cosigné – vise simplement à permettre d'utiliser les chemins de halage quand il n'y a pas de travaux d'entretien. Peut-être pourrions-nous adopter un dispositif assez souple, qui permette immédiatement, pourquoi pas dès la promulgation de la loi, une utilisation raisonnée ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne vais pas vous dire que VNF dispose de moyens excédentaires, évidemment, mais ce sont moins les moyens qui sont en cause que le fait que VNF n'ait pas de compétence en termes de police de la circulation : l'organisme arrive à développer ce type d'aménagement dans le cadre de partenariats avec des personnes publiques qui, elles, disposent de ces compétences. C'est aussi cela qu'il faut fluidifier.

La commission rejette les amendements CD455, CD635 et CD1197.

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

La commission examine l'amendement CD2687 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. Il s'agit de laisser la possibilité à l'autorité exerçant les prérogatives relatives à la police de la circulation de limiter la vitesse maximale autorisée des engins de déplacement personnel (EDP). Nous avons déjà échangé sur le sujet ce matin, notamment à propos de la limitation à 25 kilomètres par heure que prévoirait le décret. Il est proposé, à travers cet amendement, de laisser, en complément de ce décret, la possibilité aux collectivités d'aller plus loin en décidant de limiter en certains endroits la vitesse à 20 kilomètres par heure, par exemple – l'idée étant, notamment dans les zones 30 en centre-ville, de pouvoir fixer une vitesse maximale bien inférieure à 25 kilomètres par heure là où c'est nécessaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement nous ramène en quelque sorte au débat que nous avons eu ce matin au sujet de l'âge à partir duquel l'usage des EDP doit être autorisé. Je suis assez tentée d'aller dans le sens d'une plus grande latitude donnée aux maires pour prendre des règles plus protectrices. Toutefois, il y a un risque d'illisibilité au cas où des règles différentes existeraient d'une collectivité à l'autre. Je pense donc que le décret qui limitera la vitesse pour l'ensemble des engins de déplacement motorisés permettra de répondre à l'objectif visé par cet amendement. Je vous propose de le retirer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement a donc pour objet d'autoriser les maires à fixer une vitesse de circulation inférieure à 25 kilomètres par heure. Il me semble inutile de prévoir expressément dans la loi la faculté pour les maires de diminuer la vitesse de circulation autorisée des engins de déplacement personnel.

C'est en effet un principe général du droit que les maires peuvent diminuer la vitesse de circulation autorisée, jamais l'augmenter. Ainsi, il est possible à un maire de créer des zones 30 dans sa commune, et de diminuer la vitesse autorisée pour les automobilistes de 50 à 30 kilomètres par heure. Cela remonte d'ailleurs à une décision plus que centenaire du Conseil d'État, celle du 18 avril 1902, concernant la commune de Nérès-les-Bains. J'ajoute que le projet de loi prévoit explicitement la possibilité pour le maire de déroger aux règles

fixées en matière de circulation des engins de déplacement personnel. L'amendement est donc déjà doublement satisfait. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD1725 de M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. L'article 21 est très important et intéressant, parce qu'il va permettre aux maires de s'adapter aux différentes situations que nous voyons se développer, dans nos villes et territoires, liées aux nouveaux engins de mobilité. L'amendement CD1725 a pour objet d'ajouter les questions de stationnement aux domaines dans lequel les maires pourront déroger aux règles du code de la route. En effet, dans un certain nombre d'endroits, le stationnement des trottinettes électriques et des vélos en *free floating*, notamment, pose beaucoup de problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que cet amendement est satisfait par les dispositions qui vont permettre aux maires de réguler le déploiement des services en *free floating*, en tant qu'occupation de leur domaine public. Au travers de ces dispositions, les maires pourront délimiter les zones dans lesquelles ces engins de déplacement motorisés sont autorisés à stationner.

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

M. Pacôme Rupin. Je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine alors, en discussion commune, les amendements CD2902 du rapporteur et CD1632 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2902 est rédactionnel.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1632 vise à supprimer les mots « et de leurs dépendances ». Il s'agit ici des dérogations pouvant être accordées aux maires en matière d'occupation du domaine public par les engins de déplacement personnel. L'objectif est d'éviter la circulation des engins de déplacement personnel sur les trottoirs. Le mot « dépendances » peut laisser planer une incertitude.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à l'amendement du rapporteur.

S'agissant de l'amendement CD1632, je suis par principe opposée à toute disposition qui retire des capacités d'action aux collectivités locales. Je pense, au contraire, que le fait de laisser les maires adapter les dispositions en tenant compte de la réalité locale va dans le bon sens. J'imagine qu'un maire qui dérogerait aux règles générales le ferait pour de bonnes raisons et, en tout état de cause, devrait en rendre compte à ses électeurs. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement aurait pour conséquence de retirer aux maires la possibilité de faire circuler des EDP sur les dépendances des voies, c'est-à-dire, pour parler concrètement, sur les trottoirs. La question est donc la suivante : souhaitons-nous que les maires puissent autoriser la circulation des gyropodes et des trottinettes électriques sur les trottoirs ? Il y a de rares cas où cela peut paraître souhaitable, notamment en cas de trottoirs très larges ou dédoublés ; mais il est alors possible de créer un aménagement cyclable en bonne et due forme. Avis défavorable.

La commission adopte l'amendement CD2902.

En conséquence, l'amendement CD1632 tombe.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD2884 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article 21 permet aux maires de déroger, de manière générale, aux règles de circulation des engins de déplacement personnel tels que les trottinettes et gyropodes. Or, parmi ces règles, figure notamment la détermination des voies sur lesquelles ces engins peuvent circuler. Ainsi, un maire pourrait, sur ce fondement, autoriser la circulation des trottinettes électriques sur les trottoirs ou sur les voies dont la vitesse est limitée à plus de 50 kilomètres par heure. Ces exemples montrent qu'il est souhaitable que certaines règles de circulation soient fixées au niveau national et que le maire ne puisse pas y déroger.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2085 et CD1769 de M. Pacôme Rupin, ainsi que l'amendement CD1654 de M. Olivier Falorni.

M. Pacôme Rupin. L'amendement CD2085 vise à ouvrir aux maires la possibilité d'interdire le stationnement ou la circulation des engins de déplacement personnel à moteur ou à assistance électrique sur les trottoirs. Il s'agit de clarifier les choses, de permettre aux maires d'être extrêmement volontaristes en la matière, même si l'amendement est certainement satisfait par un certain nombre de dispositions que nous avons déjà votées.

L'amendement CD1769 vise lui aussi à donner plus de pouvoirs aux maires. Ces derniers pourraient, par arrêté motivé, interdire ou limiter sur tout ou partie du territoire communal la circulation d'engins de déplacement personnel dont les caractéristiques de gabarit et de circulation ne seraient pas définies par le code des transports. On peut imaginer en effet que, dans les prochaines années, d'autres innovations se produiront. Or, avec les dernières en date, les maires ont parfois été débordés. L'amendement vise donc à anticiper de nouvelles innovations et à permettre aux maires, le cas échéant, d'interdire à ces engins de circuler sur des parties du territoire où cela leur semblerait dangereux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble que ces trois amendements seront largement satisfaits par le décret que le Conseil d'État est en train de finir d'examiner, qui permettra d'interdire la circulation sur les trottoirs tout en laissant aux maires la possibilité de déroger pour des cas particuliers. S'agissant du stationnement des engins en *free floating*, je pense vraiment que le bon cadre est celui des autorisations

d'occupation du domaine public, dont nous avons discuté ce matin. Je propose donc à leurs auteurs de bien vouloir retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La plupart des collègues qui sont présents cet après-midi l'étaient également les heures précédentes, notamment lors de l'examen du titre II. Le sujet a été largement abordé à l'occasion de la discussion de ce titre, comme vient de le rappeler Mme la ministre. N'oublions pas non plus le décret qui entrera en vigueur au 1^{er} septembre prochain et qui répondra à ces questions. Avis défavorable.

M. Pacôme Rupin. Je retire l'amendement CD2085 mais pas l'amendement CD1769.

M. Bertrand Pancher. Je retire quant à moi l'amendement CD1654.

Les amendements CD2085 et CD1654 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD1769.

Elle examine alors l'amendement CD1727 de M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Il s'agit surtout d'un amendement d'appel, car je sais que ma demande est satisfaite. Il faut absolument que les maires aient plus de liberté pour délimiter des emplacements pour les engins de déplacement personnel. Il n'y en a pas encore suffisamment dans nos villes, ce qui fait que beaucoup de ces engins sont stationnés n'importe où. Des emplacements permettraient de marquer sur les trottoirs les endroits où le stationnement de ces engins ne gêne pas la circulation des piétons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je n'ai pas de doute quant à la nécessité de donner des outils efficaces aux maires pour encadrer le développement des engins en *free floating*. Je considère que nous en avons avec les différentes dispositions qui figurent soit dans le projet de loi soit dans le décret : tous les instruments nécessaires pour permettre une bonne régulation existent désormais. L'objectif poursuivi à travers l'amendement est donc satisfait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Je signale au passage que je suis étonné par la rédaction de l'amendement : il y est fait référence à un article de niveau réglementaire, ce qui, me semble-t-il, le rend normalement irrecevable.

M. Pacôme Rupin. Je retire mon amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Pour éclairer nos débats, je rappelle que les amendements qui sont à la limite entre le domaine réglementaire et le domaine législatif sont retenus et discutés. Ne sont déclarés irrecevables que les amendements visant à modifier des articles figurant dans la partie réglementaire des codes. Telle est la limite à ne pas dépasser – certains ont d'ailleurs essayé, sans succès.

L'amendement est retiré.

La commission examine alors l'amendement CD2684 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement vise à rendre les dispositions de l'article 21 applicables à la métropole de Lyon.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La précision est effectivement nécessaire, compte tenu du statut spécifique de la métropole de Lyon. Avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. En plus, un tiers de ma circonscription se trouve dans la métropole de Lyon... C'est un amendement de coordination et de cohérence, que je soutiens bien entendu.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 21 modifié.

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

La commission examine l'amendement CD2888 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est un amendement précision, qui vise à interdire non seulement le stationnement, mais également l'arrêt du véhicule à proximité immédiate des passages piétons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je considère que cet amendement est satisfait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous fais confiance, madame la ministre, et le retire donc.

L'amendement est retiré.

La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD2903 du rapporteur.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2885 rectifié du rapporteur, CD2672 de Mme Aude Luquet et CD2123 de Mme la présidente Barbara Pompili.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2885 rectifié vise à faire en sorte que la sécurisation des passages piétons soit complète au plus tard le 31 décembre 2026. Outre les raisons de sécurité qui motivent la mesure, plusieurs arguments justifient cette date.

Celle-ci correspond, à quelques mois près, à la fin du prochain mandat municipal. Les nouvelles équipes municipales seront donc responsables du bon achèvement des travaux.

En outre, la durée de vie du marquage au sol d'un passage piéton est de trois à cinq ans, en fonction du trafic : durant les six années à venir, des travaux devront donc intervenir sur tous les passages piétons, ce qui permettra de supprimer les places d'arrêt et de stationnement à proximité.

Autre argument : de nombreuses communes ont déjà commencé à supprimer ces places.

Par ailleurs, le coût de la suppression est relativement raisonnable : de l'ordre de 20 à 100 euros.

Enfin, la suppression de ces places permettra de faire progresser le nombre d'emplacements pour le stationnement des vélos, par exemple, ce qui pourrait augmenter tendanciellement la fréquentation des commerces à proximité, notamment dans le cas des passages piétons se trouvant dans les rues où les activités commerciales sont importantes : on peut penser que trois ou quatre vélos stationnés sur ces emplacements représentent potentiellement plus de clients qu'une seule voiture.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2672 est similaire au précédent, mais un peu plus ambitieux, puisqu'il vise à fixer la date au 1^{er} janvier 2024, de manière que nous soyons prêts pour les Jeux olympiques.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2123, dont je suis la première signataire, découle de la même idée, à ceci près que je propose de fixer un délai de deux ans au lieu de dix pour la mise en œuvre de cette interdiction. Nous parlons en effet d'aménagements à réaliser qui ne sont pas forcément coûteux : ils peuvent se faire par des marquages au sol ou par l'apposition de panneaux. Le délai de dix ans paraît donc assez disproportionné au regard des travaux à réaliser, d'autant plus qu'il s'agit là de travaux essentiels à la sécurité des piétons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est vrai que ces aménagements jouent un rôle important pour la sécurité des piétons. On peut donc souhaiter les voir se réaliser au plus vite. Toutefois, le texte du Gouvernement a été calé sur la norme existant pour ce type d'obligations qui s'imposent aux collectivités, à savoir dix ans. Je puis entendre qu'on souhaite raccourcir ce délai, s'agissant, comme vous l'avez souligné, d'aménagements qui ne sont pas nécessairement coûteux. En même temps, il est important de garder un calendrier réaliste et d'avoir en tête le fait que d'autres obligations s'imposent également aux collectivités.

S'agissant de l'amendement du rapporteur, je m'en remets à la sagesse de votre commission. J'émetts en revanche un avis défavorable sur les autres amendements visant à imposer un calendrier encore plus resserré.

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

M. Bertrand Pancher. Je voudrais savoir si ces amendements entraînent des obligations pour des collectivités, ou si on ne fait là que former des vœux. Bref, s'il existe des contraintes, autrement dit des sanctions, quelles sont-elles ? L'expérience prouve qu'on adresse souvent des demandes de ce type aux collectivités, sans aucune forme de contrainte, de contrepartie ou d'obligation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que nous n'avons pas envisagé de sanctionner les maires. L'objectif est clair, et il est ici question de sécurité, notamment pour les piétons. Je pense, comme vous le souligniez, qu'il peut y avoir beaucoup d'enjeux importants qui amènent à poser des contraintes. C'est pourquoi je crois souhaitable de garder un calendrier réaliste. Ce sont en fait des aménagements légers, cela a été souligné dans la défense des amendements : il s'agit de remplacer des stationnements pour les voitures par des stationnements pour les vélos. Ce ne sont pas des aménagements extrêmement coûteux : il peut y avoir uniquement des marquages au sol. Toutefois, cela peut aussi conduire à revoir un aménagement urbain autour. Il faut aller dans ce sens, donner un calendrier ambitieux mais aussi réaliste. C'est ce que faisait le texte du Gouvernement ; la proposition du rapporteur consiste à avancer avec un peu plus de dynamisme, mais dans des proportions qui me semblent assez raisonnables.

M. Bertrand Pancher. Nous en reparlerons dans quelques années, quand nous nous rendrons compte que rien de tout cela n'aura été mis en place. On est quand même frappé, quand on a dirigé des collectivités, par la liste de prétendues obligations pesant sur elles mais sans véritable contrainte. Je prends acte de ce que vous dites, mais je considère qu'il s'agit là plutôt de conseils donnés aux collectivités.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous aurons l'occasion d'en reparler à propos d'articles qui seront examinés plus tard.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je peux comprendre vos réticences, monsieur Pancher. En même temps, je me dis qu'il est tout de même dans l'air du temps de développer les mobilités actives, les mobilités douces. Nous proposons là un appui complémentaire, en l'occurrence pour le stationnement des vélos. Il me semble que toutes les municipalités pourraient se réjouir de voir se développer de tels aménagements, et qu'elles les proposeront donc à leurs concitoyens. Cela ne se fera peut-être pas de manière absolument naturelle mais, avec un peu de contrainte – la fixation d'une date – et les évolutions actuelles, nous y arriverons certainement. En tout cas, je me veux optimiste en la matière.

M. Bertrand Pancher. Il s'agit donc d'une contrainte vraiment très douce !
(*Sourires.*)

La commission adopte l'amendement CD2885 rectifié.

En conséquence, les amendements CD2672 et CD2123 tombent.

La commission adopte l'article 21 bis modifié.

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

La commission examine l'amendement CD2886 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Dans le droit fil de ce que je viens dire, et que j'assume jusqu'au bout, cet amendement vise à mentionner explicitement les deux principales mobilités actives, à savoir la marche à pied et le vélo. Je souhaitais qu'elles soient rappelées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On peut penser que cet ajout alourdira un peu la rédaction, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite les amendements rédactionnels CD2904 et CD2905 du rapporteur.

La commission examine alors l'amendement CD2610 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Les mobilités actives sont définies pour la première fois dans le texte. Le présent amendement vise à ajouter la mention du bénéfice pour la santé que présentent le vélo, y compris le vélo à assistance électrique, mais aussi, plus largement, les mobilités actives, en soulignant la vertu de ces modes de déplacement au quotidien, qui constituent un gisement considérable d'activité physique régulière et qui sont un levier majeur de la lutte contre la sédentarité et les pathologies qui en sont les corollaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit effectivement d'un ajout très utile. Nous partageons, Agnès Buzyn et moi, un intérêt pour le développement des mobilités actives, non seulement parce qu'il s'agit de mobilités propres, mais aussi parce que, comme vous l'avez indiqué, notre société souffre d'une trop grande sédentarité, avec tous les enjeux que cela emporte en termes de santé publique. L'ajout que vous proposez est donc important : avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est une précision utile, tout simplement : avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est alors saisie de l'amendement CD674 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Afin de lutter contre les vols ou les actes de dégradation des engins de déplacement personnel, cet amendement vise à développer le marquage de ces nouveaux moyens de locomotion.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre proposition provient d'une analogie avec l'obligation de marquage que nous avons introduite pour les vélos. Or la situation des vélos et celle des engins de déplacement personnel à moteur me paraissent assez différentes, à la fois parce que beaucoup des engins en question sont en *free floating* – nous avons eu l'occasion, précédemment, d'en parler assez longuement – et parce que nous n'avons pas reçu de demande des professionnels ou des utilisateurs. Si nous avons instauré une obligation de marquage pour les vélos, c'est à la demande des professionnels, notamment de l'Union sport & cycle, et des associations représentant les usagers du vélo.

Je considère qu'il est bon de poser de telles obligations lorsqu'elles répondent à un objectif consensuel. S'agissant du marquage des vélos, le consensus a permis de faire en sorte que l'Union sport & cycle aussi bien que la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) s'engagent à développer un dispositif commun pour assurer le suivi de ce marquage. En ce qui concerne les engins de déplacement personnel à moteur, je pense qu'une telle obligation serait prématurée. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ferai mien l'argumentaire de Mme la ministre. J'ajouterai que, par définition, les EDP sont des engins personnels. Il me semble donc peu habituel de les laisser stationner dans la rue : comme ils sont plus maniables que des vélos, ils sont le plus souvent entreposés sur le lieu de travail ou au domicile. Les vols sont donc beaucoup moins fréquents. Avis défavorable.

Mme Pascale Boyer. Le développement du marquage s'adresse à tous les types d'engins, privés ou appartenant à une flotte. Il y a quand même, me semble-t-il, quelques problèmes, notamment s'agissant des flottes. Je maintiens donc mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD2974 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Danielle Brulebois. L'article 22 du projet de loi dispose que les vélos et les vélos électriques vendus par un commerçant font l'objet d'une identification, à compter du 1^{er} juillet 2020 – à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

Afin de prévenir de lutter contre le vol et le recel des engins de déplacement personnel, plus particulièrement des trottinettes électriques, il est proposé d'étendre cette identification ainsi que la tenue d'un fichier national à ces nouveaux modes de déplacement.

Cet amendement prévoit également l'identification des cycles mis à disposition par des opérateurs de mobilité afin d'étendre ce dispositif de lutte contre le vol et le recel.

Enfin, l'identification de l'ensemble des trottinettes électriques, y compris en libre-service permettra également de faciliter le travail des personnels chargés de la police de la voirie afin de faire respecter le code de la route, le partage de la voirie et la sécurité routière comme piétonnière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne pense pas que ce type de marquage soit utile pour les flottes des opérateurs. Je pense que ces derniers ont d'ores et déjà des dispositifs d'identification et même de géolocalisation de leurs engins. Je vous invite, madame la députée, à retirer cet amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'extension proposée ne me paraît pas nécessaire. En effet, les vélos mis à disposition sont en général facilement identifiables et leur vol est en conséquence moins facile. Par ailleurs, certains d'entre eux sont équipés de mécanismes de géolocalisation. Il est donc préférable, selon moi, de laisser chaque opérateur marquer ses vélos s'il le souhaite. En tout état de cause, s'il ne le fait pas, c'est lui qui en assumera les conséquences éventuelles. Je demande donc le retrait de cet amendement.

Mme Danielle Brulebois. Compte tenu du nombre de signataires de cet amendement, je ne prends pas la responsabilité de le retirer.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine en discussion commune les amendements CD2480 de Mme Liliana Tanguy et CD2951 du rapporteur.

Mme Danielle Brulebois. L'objet de l'article 22, alinéa 11, du projet de loi est d'édicter une obligation d'identification générale des cycles et cycles à pédalage assisté vendus par des commerçants. Le projet de loi initial prévoyait une date de mise en œuvre distinguant les cycles neufs des cycles d'occasion. Ainsi, l'obligation d'identification était valable à partir du 1^{er} juillet 2020 pour les cycles neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion. Le Sénat a souhaité fixer que l'obligation du marquage à la source s'applique le 1^{er} janvier 2021 pour tous les vélos, tant neufs que d'occasion, afin que ce soit en phase avec les processus de fabrication déjà engagés.

L'objet du présent amendement est de revenir aux délais présentés par le projet de loi initial. Le plan Vélo et mobilités actives, lancé au mois de septembre dernier, annonçait déjà l'obligation de marquage et la plupart des acteurs ont d'ores et déjà commencé à anticiper l'introduction du dispositif de marquage des cycles. Il est également à noter que, pour répondre à l'obligation d'identification des cycles, le marquage peut s'effectuer tant à la production qu'à la vente des cycles. Les constructeurs n'ont donc pas l'obligation d'identifier les cycles à la production. Le marquage pourra ainsi être effectué, *a posteriori*, par le commerçant, libre de fixer le prix du marquage. En ce qui concerne les cycles et cycles à pédalage assisté d'occasion, un délai plus long, jusqu'au 1^{er} juillet 2021, doit donner aux commerçants une période suffisante d'adaptation pour la mise en place du marquage.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je propose également, par l'amendement CD2951, de revenir à l'échelonnement de l'entrée en vigueur du marquage obligatoire des vélos. Les cycles neufs sont concernés en premier lieu, avant que l'obligation ne soit étendue aux ventes de vélos d'occasion. Il s'agit de laisser aux associations le temps nécessaire pour faire face à la généralisation du marquage et à ses conséquences dans le temps.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut un calendrier très ambitieux et en même temps réaliste pour le marquage des vélos, qui distingue les vélos neufs

et les vélos d'occasion. Je suis donc favorable à l'amendement du rapporteur, et j'invite au retrait de l'amendement CD2480 ; à défaut, je serai défavorable à ce dernier.

La commission rejette l'amendement CD2480.

Puis elle adopte l'amendement CD2951.

Elle en vient à l'amendement CD2934 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Compte tenu de l'ampleur du traitement informatique nécessaire à l'identification des cycles, je propose qu'il soit défini après consultation de la commission nationale de l'informatique et des libertés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le décret sera effectivement pris après avis de la CNIL, mais peut-être l'introduction de cette précision peut-elle rassurer. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

La commission adopte l'amendement.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD2503 de Mme Liliana Tanguy.

Mme Danielle Brulebois. L'objet du présent amendement est de préciser la teneur du futur décret pris en Conseil d'État afin de déterminer les modalités d'application de l'identification des cycles. L'amendement introduit des critères de lisibilité, d'indélébilité et d'infalsifiabilité du dispositif de marquage. La lisibilité doit permettre de dissuader le vol de vélo, l'indélébilité vise à empêcher la détérioration du marquage, et l'infalsifiabilité à garantir une traçabilité de l'identification des cycles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je peux vous confirmer que le Gouvernement souhaite que ce marquage soit le plus efficace possible. Les précisions que vous proposez d'apporter, madame la députée, sont plutôt de niveau réglementaire et seront bien prises en compte dans le décret. Je peux vous rassurer sur ce point, et donc vous demander le retrait de votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne suis pas certain qu'il soit nécessaire de préciser davantage dans la loi le contenu du décret. Pour moi, il va de soi que le marquage doit être lisible, indélébile et infalsifiable. J'ajoute que les systèmes de marquage d'ores et déjà mis en œuvre, notamment par certaines associations ou chaînes de magasins, n'ont pas suscité de plaintes. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Danielle Brulebois. Compte tenu des engagements pris par Mme la ministre, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD508 de Mme Valérie Bazin-Malgras.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à réécrire l'alinéa sur le contenu du décret en mettant en avant un certain nombre de préoccupations mais je peux vous confirmer qu'elles seront bien prises en compte dans le décret. Je propose donc le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis, je l'avoue, doublement, opposé à la philosophie de cet amendement. D'une part, le marquage est tout aussi efficace pour lutter contre le vol, et il ne me semble pas nécessaire, en plus, de collecter des données sur la géolocalisation de tous les cyclistes. D'autre part, ce serait peut-être un peu disproportionné au regard de la jurisprudence constitutionnelle et de la protection des libertés publiques. Je suis donc défavorable à cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission se saisit de l'amendement CD2510 de Mme Liliana Tanguy.

Mme Danielle Brulebois. L'objet du présent amendement est de rétablir la rédaction initiale du projet de loi qui avait pour objet de garantir que la collecte et l'enregistrement des données du fichier national unique soient intégralement confiés à des opérateurs agréés par l'État, et non gérés par l'État lui-même.

Ces dispositions avaient été établies en concertation avec les acteurs concernés, à savoir la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), le Club des villes et territoires cyclables (CVTC), l'Union Sports & Cycles (USC), le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) et L'Heureux Cyclage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à cet amendement. La Fédération française des usagers de la bicyclette et l'Union Sports & Cycles m'ont d'ailleurs écrit récemment et ont annoncé qu'elles allaient se concerter pour développer conjointement le fichier dont nous parlons.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. La question a d'ailleurs été évoquée devant moi, la semaine dernière, lors de l'assemblée générale de la FUB, à laquelle j'étais présent.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2906 du rapporteur.

Elle en vient aux amendements identiques CD509 de Mme Valérie Bazin-Malgras et CD2399 de Mme Frédérique Lardet.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD509 vise à préciser un certain nombre de points relatifs à l'identification des cycles pour éviter les vols. Les amendements de Mme Valérie Bazin-Malgras procèdent tous de ce souci d'éviter au maximum les vols de vélos.

Mme Pascale Boyer. Pour que le dispositif d'identification soit efficace, il est fondamental que les critères d'agrément des opérateurs et des moyens qu'ils vont mettre en œuvre soient exigeants et qualitatifs, afin de garantir une réelle protection et une continuité du service rendu aux cyclistes pendant toute la durée de vie de leur vélo. Il est tout aussi important que le dispositif d'identification des cycles soit encadré sur le plan technique. C'est pourquoi l'amendement CD2399 vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je confirme que ces préoccupations seront bien prises en compte par le décret. Je pense qu'il est préférable de ne pas alourdir la loi en y intégrant ces éléments. Je vous invite donc à retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Compte tenu des précisions de Mme la ministre, j'invite également au retrait de ces amendements.

L'amendement CD2399 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD509.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2907 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD2611 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Cet amendement vise à ajouter au fichier d'identification les informations concernant les lieux de survenance des vols, de recel ou de revente illicite de cycles. Un fichier national unique des propriétaires de cycles recensant les vols et « déconnecté » des plaintes pénales de disposer de données objectives et beaucoup plus complètes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'intérêt d'une vision statistique du phénomène des vols de vélos. Cependant, cela me paraît un sujet distinct de celui de ce fichier de marquage des vélos. Je propose donc le retrait de cet amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends l'objectif, qui est de lutter plus efficacement contre les vols de vélos. Toutefois, je ne pense pas que la solution que vous proposez soit la bonne. En effet, recenser les vols de vélos dans le fichier unique reviendra à faire de ce dernier un fichier de police. Or la constitution et la consultation de ces derniers sont régies par des règles très précises, sous le contrôle de la CNIL. En particulier, il ne semble pas concevable de confier la gestion d'un fichier dont le contenu porterait sur des infractions pénales à des opérateurs agréés. Je suggère donc le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission se saisit de l'amendement CD1643 de M. Gérard Manuel.

M. Gérard Menuel. Je n'appelle pas à renoncer à l'installation d'équipements sécurisés pour les vélos – que l'on ne s'y méprenne pas ! – mais cet amendement vise à indiquer que l'obligation mise à la charge des gestionnaires de gares de voyageurs, de pôles d'échanges multimodaux et de gares routières d'installer des équipements de stationnements sécurisés pour les vélos doit être adaptée aux besoins de chaque lieu. Il s'agit de ne pas faire peser une charge excessive dans des lieux où la circulation à vélo est impossible.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense, monsieur le député, que cet amendement est satisfait. Il est d'ores et déjà indiqué que l'obligation sera définie au regard des objectifs d'aménagement prévus dans la planification régionale et tiendra compte de la fréquentation de la gare.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je pense que nous pouvons faire confiance au pouvoir réglementaire et aux collectivités pour adapter les obligations à la réalité du terrain. Je vous invite donc, cher collègue, à retirer cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD1375 de M. Bertrand Pancher, CD2290 de M. Jean-Marie Sermier et CD2466 de Mme Frédérique Lardet.

M. Bertrand Pancher. Le Sénat avait instauré le principe de contrats opérationnels de mobilité obligatoires dans tous les bassins de mobilité. C'est intéressant si l'on veut que tous les acteurs partagent une même vision. Cependant, il semble que la rédaction de l'article 22 ne tienne pas compte de cette avancée.

Je propose d'y remédier en précisant, lorsque cela semble nécessaire, que les discussions entre collectivités doivent se faire dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité. Je propose par conséquent que les contrats opérationnels de mobilité soient le lieu où les autorités organisatrices de la mobilité, les gestionnaires de gares et les collectivités compétentes en matière d'urbanisme élaborent ensemble la liste des pôles d'échange et des gares qui devraient être équipés d'emplacements de stationnements sécurisés pour les vélos.

M. Jean-Marie Sermier. Effectivement, si le texte prévoit bien une association de l'ensemble des collectivités, il ne tient pas pleinement compte de ces contrats opérationnels de mobilité ajoutés par le Sénat. Au fond, l'amendement CD2290 est un amendement de cohérence pour que les partenaires, dont nous sommes d'accord pour qu'un certain nombre d'opérations les réunissent, fassent leurs propositions dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité.

Mme Pascale Boyer. Les signataires de l'amendement CD2466 proposent que les contrats opérationnels de mobilité soient le lieu où les autorités organisatrices de la mobilité, les gestionnaires de gares et les collectivités compétentes en matière d'urbanisme élaborent ensemble la liste des pôles d'échange et des gares qui devraient être équipés d'emplacements de stationnements sécurisés pour les vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement utile de préciser que la coordination des différents acteurs se faisait dans le cadre d'un contrat opérationnel de mobilité. Cependant, si celui-ci permet aux différents acteurs de

contractualiser sur leurs modalités d'action, ce n'est pas un document de planification. Pour ne pas en changer la nature, je vous invite à retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends le souci d'assurer la cohérence des documents, dont procèdent ces deux amendements.

Deux inconvénients me conduisent cependant à demander le retrait.

Premièrement, les contrats opérationnels de mobilité sont des documents contractuels, conclus, pour l'essentiel, entre collectivités et non pas de réels documents de planification – contrairement à la planification régionale de l'intermodalité, par exemple. La loi ne peut donc pas leur faire jouer un rôle prescriptif.

Deuxièmement, la conclusion de ces contrats opérationnels de mobilité prendra un certain temps. Il ne faudrait pas que la prise des décrets d'application soit retardée de plusieurs mois, voire plusieurs années, dans l'attente de ces documents.

M. Bertrand Pancher. Comment, alors, associer l'ensemble des collectivités du bassin concerné à la définition de ce type d'équipement et du nombre d'emplacements ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Bien évidemment, ces sujets pourront être évoqués dans le cadre des discussions sur les pôles d'échanges multimodaux. Il nous semble cependant important, c'est vrai, de ne pas attendre la fin de toutes ces démarches pour donner des objectifs à propos des principales gares et des équipements en stationnement sécurisé. Cela n'épuisera pas le sujet, et la discussion pourra se poursuivre dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité, mais il est important de prendre rapidement ce décret.

M. Jean-Marie Sermier. Ces contrats opérationnels de mobilité proposés par nos collègues sénateurs marquent une véritable avancée. Ils permettent une réflexion dans la durée avec l'ensemble des partenaires. C'est un peu comme cela, d'ailleurs, que les choses se passent entre collectivités dans notre pays. Je ne vois pas pourquoi cela prendrait forcément plusieurs années, madame la ministre. Et des contrats de plan, par exemple, peuvent n'être signés qu'après le début de travaux. On pourrait imaginer que les contrats opérationnels de mobilité « reprennent » des opérations déjà lancées et validées. J'ai l'impression que vous renvoyez les contrats opérationnels de mobilité aux calendes grecques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous rassure, monsieur le député : je suis convaincue que les contrats opérationnels de mobilité seront de très bons outils. Je comprends les préoccupations que vous exprimez, et je propose que nous y travaillions d'ici à la séance.

Mme Pascale Boyer. Nous avons demandé hier l'implantation de zones de stationnement sécurisé des vélos dans les pôles multimodaux. Je ne comprends pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire dans le cadre de contrats opérationnels.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut concilier deux enjeux. D'une part, il faut pouvoir définir rapidement les objectifs dans chacune des grandes gares. D'autre part, le mode de gestion des pôles multimodaux a vocation à être débattu dans le cadre des contrats opérationnels. Nous devons y travailler d'ici à la séance.

Mme Pascale Boyer. Je vous remercie, madame la ministre, d'accepter que l'on y retravaille.

Ces amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD2612 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Les équipements de stationnement sécurisé des vélos doivent d'emblée être modulables et extensibles. Cet amendement a pour objet de le préciser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le décret prévu à l'article 22 précisera le nombre d'équipements, modulé en fonction de l'importance de la gare, des caractéristiques géographiques, des pratiques cyclistes et des évolutions anticipées. La préoccupation exprimée par M. Duvergé est donc bien prise en compte. Les précisions souhaitées étant du domaine réglementaire, je demande le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention est bonne mais l'ambition – « modulables et extensibles », pour reprendre les termes de l'amendement – me semble excessive ! Faisons confiance aux acteurs de terrain pour faire les choses au mieux.

L'amendement est retiré.

La commission se saisit des amendements identiques CD146 de M. Martial Saddier, CD906 de M. Bertrand Pancher et CD1548 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD146 peut être considéré comme un amendement de clarification. En l'état, certaines gares n'entrent pas dans le champ du projet de loi et pourraient donc ne pas disposer des places de stationnement adéquates. Il s'agit par exemple de permettre aux communes sur le territoire desquelles est située une gare de la Société du Grand Paris, de développer une politique d'incitation à l'usage du vélo et de favoriser la multimodalité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sont les gares du Grand Paris Express qui sont visées par ces amendements. Une disposition législative spécifique ne me paraît pas nécessaire dès lors que des accords ont d'ores et déjà été conclus avec Île-de-France Mobilités après concertation avec les différents acteurs. Le dimensionnement des stationnements sécurisés a donc été défini après concertation avec les collectivités et au regard du plan de déplacement de l'Île-de-France. Ces amendements sont satisfaits. J'en demande en conséquence le retrait.

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

Les amendements CD906 et CD1548 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD146.

Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD2908, CD2909, CD2910 et CD2911 du rapporteur.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD2129 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il s'agit de fixer au 31 décembre 2021 la date à compter de laquelle l'obligation de prévoir les emplacements pour le transport des vélos non démontés dans les trains neufs et rénovés doit au plus tard être mise en œuvre. La possibilité d'embarquer des vélos dans les trains répond à des besoins qui sont déjà, aujourd'hui, des besoins quotidiens pour de nombreux cyclistes. Doter les trains d'emplacements pour les vélos contribuera grandement à développer les mobilités actives et l'intermodalité train-vélo, dont les potentialités pour le déplacement pendulaire mais aussi le tourisme sont grandes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement, madame la présidente, vise à ce que les trains neufs et rénovés permettent à partir du 31 décembre 2021 le transport de vélos non démontés. Je suis bien sûr favorable au principe. Cependant, un certain nombre de marchés sont déjà lancés, des matériels sont en cours de mise en service. Je vous ferai donc, d'ici à la séance, une proposition qui réponde à votre objectif et fixe une échéance, et vous prie de retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je souscris à l'esprit dont procède cet amendement mais, compte tenu de ce que vient de déclarer Mme la ministre, qui a pris un engagement, je vous invite, madame la présidente, à le retirer.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD2292 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'affirmer avec plus de netteté la volonté de maintenir des emplacements pour les vélos dans les trains.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne perçois pas nettement ce qu'apporterait cet amendement. J'y suis donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne veux pas vous contrarier, cher collègue, mais la précision que vous proposez d'apporter me paraît inutile. Je suis donc défavorable à votre amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Avec le substantif « réalisation », je précise tout de même que des emplacements doivent être réalisés.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2912 du rapporteur.

La commission en vient à l'amendement CD2990 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement a pour objet d'ajouter, à l'alinéa 27, après le mot « Corse », les mots « et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur ». Il semble important d'associer ces deux secteurs de ce qui est en fait une même zone géographique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agirait de compléter la liste des réseaux visés, en ajoutant aux réseaux d'Île-de-France et de Corse, les chemins de fer de Provence, ce qui recouvre la ligne Nice-Digne. Cela peut être utile. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis favorable à cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD2141 de Mme la présidente Barbara Pompili et les amendements identiques CD1220 de M. Bertrand Pancher et CD2477 de Mme Frédérique Lardet.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je propose d'inscrire dans la loi l'ambition que nourrit le législateur pour le développement des mobilités activités et l'intermodalité train-vélo. Il s'agit en effet, ici, de préciser le nombre d'emplacements destinés au transport de vélos qui devront être mis en place dans les trains neufs ou rénovés. Comme je l'ai indiqué, la possibilité d'embarquer des vélos dans les trains répond à des besoins quotidiens de nombreux cyclistes. Doter les trains de tels emplacements contribuera donc grandement à développer ces mobilités actives et l'intermodalité train-vélo, dont les potentialités pour le déplacement pendulaire mais aussi le tourisme sont grandes. Je rappelle que l'intermodalité vélo-transport collectif a, selon les chiffres publiés lors des Assises nationales de la mobilité, augmenté de 140 %.

M. Bertrand Pancher. Une proposition de règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de huit places pour vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Par l'amendement CD1220, je propose d'anticiper afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité. Pour plus de souplesse, nous proposons que le nombre d'emplacements représente 2 % du nombre de voyageurs pouvant être embarqués sur la ligne de train, avec un minimum de six places toutefois.

Mme Pascale Boyer. Les auteurs de l'amendement CD2477 proposent également que les trains puissent accueillir un minimum de six vélos non démontés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme j'ai eu l'occasion de le dire, je suis bien sûr favorable au principe de pouvoir emporter des vélos non démontés dans les trains. Cependant, la rédaction actuelle me paraît plus adaptée. D'une part, elle nous permettra de tenir compte de la finalisation du règlement européen, adopté par le Parlement européen mais qui n'a pas encore fait l'objet d'une position commune du Conseil. D'autre part, les échanges que j'ai pu avoir avec les associations me confortent dans l'idée qu'il serait bon d'adapter le nombre de places en fonction du type de service. Ces précisions pourront être

apportées dans le cadre du décret, votre commission pouvant évidemment être associée à son élaboration. Je vous invite donc à retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il ne me paraît pas souhaitable de fixer un plancher dans la loi pour le transport des vélos dans les trains. C'était l'intention initiale du Sénat mais il s'est rallié à l'idée de laisser le pouvoir réglementaire déterminer les obligations minimales en la matière.

Il faut en effet adapter ce nombre à la catégorie de train considérée. Les possibilités ni les besoins ne sont les mêmes dans un TER, dans un TGV et dans un RER.

Par ailleurs, les obligations européennes prévoient certainement un minimum de huit places, et non pas de six. Il vaut donc mieux laisser le pouvoir réglementaire adapter les obligations au fil du temps, après une large concertation – j'ai bien noté que Mme la ministre proposait de nous associer.

Je vous invite donc, chers collègues, à retirer vos amendements.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vos propos, madame la ministre, suggèrent que le décret sera à la hauteur d'exigences fortes. En outre, si vous souhaitez nous associer à sa rédaction, nous serons au rendez-vous.

Mme Pascale Boyer. Merci, madame la ministre, de nous associer, mais il est urgent de prendre les dispositions nécessaires, compte tenu des besoins et des attentes.

Les amendements sont successivement retirés.

La commission en vient à l'amendement CD2991 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de faire preuve de volontarisme. En vertu de cet amendement, ne seraient plus prévus « des » emplacements destinés au transport de vélos non démontés – c'est vague – mais « au moins huit » emplacements. Cela répondra en outre aux exigences du règlement attendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les raisons déjà indiquées, je vous invite, monsieur le député, à retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

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

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2913 du rapporteur.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD2613 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Il s'agit de préciser que les emplacements destinés au transport de vélos non démontés ne doivent pas restreindre l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision me semble utile, j'y suis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour ma part, j'y suis même très favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine les amendements identiques CD3017 de M. Bertrand Pancher et CD3019 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD3019 a pour objet de préciser que les dispositions prévues doivent avoir trouvé application au plus tard le 31 décembre 2021 – et tant mieux si elles s'appliquent plus tôt.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu ce débat. Je proposerai une date d'ici à la séance, mais, à ce stade, je demande le retrait de ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous invite, chers collègues, à retirer vos amendements.

Ces amendements sont retirés.

L'amendement CD3011 de M. Matthieu Orphelin est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD1554 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à préciser que c'est un nombre « minimal » d'emplacements pour le transport des vélos non démontés dans les trains destinés au service de voyageurs en dehors des services urbains qui est indiqué. Les caractéristiques du train, notamment sa taille, permettent de réserver de l'espace pour ces emplacements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble, dans l'esprit du texte, que le nombre en question est bien un nombre minimal, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission, mesdames et messieurs les députés.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Scientifique de formation, j'aime la précision. Je suis donc favorable à cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

L'amendement CD3012 de M. Matthieu Orphelin est retiré.

La commission examine l'amendement CD17 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. Tous les autocars ne permettent pas forcément de transporter des vélos non démontés. Il n'est donc pas forcément techniquement possible de remplir l'obligation édictée. Nous proposons donc la suppression des alinéas 28 à 31.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne puis qu'être favorable à la disposition de nature à encourager l'usage du vélo que le Sénat a ajoutée. Certes, un certain nombre de contraintes liées à la sécurité routière ou des contraintes techniques peuvent s'imposer – je pourrai apporter des précisions d'ici à la séance sur leur prise en compte –, mais je suis défavorable à la suppression de cette avancée.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Moi aussi, je suis favorable à cet ajout du Sénat et défavorable à la suppression des alinéas, d'autant que la disposition introduite s'accompagne de plusieurs précautions : elle ne porte que sur les autocars neufs ; les lignes urbaines, soumises à des impératifs de cadencement, sont exclues ; elle n'entre en vigueur que le 1^{er} janvier 2021, ce qui laisse le temps de s'organiser. En outre, ce serait conforme à la pratique de nombreux autres pays européens et le coût d'équipement des autocars est relativement faible. Je crois que nous enverrions un mauvais signal en supprimant cette obligation. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD1606 rectifié de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement rédactionnel vise à assurer la cohérence de la section. Si le terme de « bus » est choisi pour sa dénomination, c'est pourtant celui d'« autocar » qui est utilisé dans son article unique.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD2316 de M. Jean-Marie Sermier et CD2678 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Marie Sermier. C'est un amendement de repli. Si les cars doivent être équipés, il nous semble important qu'ils le soient avec un dispositif validé par le pouvoir réglementaire.

M. Bertrand Pancher. L'amendement vise à proposer un dispositif analogue à celui voté pour les trains, qui pose le principe de l'emport de vélos mais confie au pouvoir réglementaire le soin de déterminer des exceptions, là où c'est nécessaire, afin de ne pas dégrader les conditions de transport. Ces obligations pourraient peut-être se voir assouplies dans certaines régions. Il nous paraît intéressant que le pouvoir réglementaire puisse

s'emparer du sujet. En toute transparence, je tiens à préciser que cet amendement nous a été suggéré lors de rencontres avec Île-de-France Mobilités.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'apprécie beaucoup cette précision !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne perçois pas pourquoi il y aurait besoin, à ce stade, de dérogations pour les cars, sur des lignes régulières interurbaines. Il me semble qu'il n'y a pas à prévoir de catégories particulières. C'est pourquoi je vous suggère de retirer vos amendements.

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

M. Bertrand Pancher. Les arguments me paraissant solides, je retire mon amendement.

L'amendement CD2678 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD2316.

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD702 de Mme Pascale Boyer, ainsi que les amendements identiques CD2289 de M. Jean-Marie Sermier et CD2483 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD702 vise à approfondir l'engagement du Gouvernement en faveur du développement de l'usage du vélo dans les mobilités du quotidien, que ce soit par le biais des services librement organisés du transport par autocar, avec un équipement de remorque ouverte, ou des services locaux d'autocars et d'autobus, avec l'installation de porte-vélos à l'avant ou à l'intérieur, de manière à assurer le transport d'au moins trois vélos. M. le rapporteur a avancé, tout à l'heure, l'argument du cadencement des bus urbains. Il y a néanmoins moyen, si l'on en croit les exemples internationaux, d'équiper les bus urbains de ce type de matériel.

M. Jean-Marie Sermier. Si nous mettons en place un système pour transporter les vélos dans un car, il faudrait au moins que l'autorité organisatrice de la mobilité l'ait demandé.

Mme Pascale Boyer. Si l'emport de vélos non démontés dans les autocars est une mesure qui répond à un objectif d'intermodalité, cette disposition peut se révéler contraignante en matière de sécurité et d'exploitation. C'est pourquoi il convient que l'autorité organisatrice de la mobilité, avec laquelle les services sont conventionnés, l'autorise au préalable. Par ailleurs, il est également nécessaire de prévoir par voie réglementaire les conditions à respecter pour garantir cet emport. La disposition de l'article 22 doit être encadrée, et non supprimée, parce qu'elle répond à de vrais enjeux de mobilité quotidienne et constitue, en ce sens, une réelle avancée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD702 n'est pas très réaliste : le 1^{er} janvier 2020, c'est demain ! Si nous devons nous donner des objectifs ambitieux, nous devons rester réalistes, pour ne pas décevoir les usagers du vélo, qui attendent impatiemment ces dispositions. Les amendements CD2289 et CD2483, quant à eux, restreignent significativement leur portée, en les limitant aux seuls services conventionnés,

avec la possibilité donnée à l'autorité organisatrice de ne pas mettre en œuvre les nouvelles dispositions. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le délai prévu à l'amendement CD702 est en effet bien trop court. Par ailleurs, nous avons besoin de temps pour réaliser une étude sur les effets d'une telle mesure sur le cadencement. Quant aux deux autres amendements, nous avons déjà eu le débat. Avis défavorable.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle examine l'amendement CD1440 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Pascale Boyer. Les possibilités techniques d'emport de vélos existent et fonctionnent dans d'autres pays – Scandinavie, États-Unis ou Pays-Bas. C'est pourquoi nous proposons de développer le transport de vélos, y compris dans les bus urbains.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement ne me semble pas réaliste non plus. Il n'existe pas de dispositifs pour les rames de tramways ; pour les bus, cela représente un véritable enjeu de cadencement. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que sur l'amendement CD702.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2914 du rapporteur.

Puis elle étudie l'amendement CD2887 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de précision vise à supprimer l'adjectif « homologué » à la première phrase de l'alinéa 31, dans la mesure où il n'existe, à l'heure actuelle, aucune homologation pour les dispositifs d'accrochage de vélos sur les cars.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD703 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'amendement vise à ce que les établissements scolaires mettant en œuvre l'apprentissage du vélo soient accessibles à vélo pour les enfants qui y sont scolarisés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'autorité organisatrice peut déjà le faire, dans le cadre des services avec lesquels elle conventionne. Retrait ou avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD2915 et CD2916 du rapporteur.

En conséquence, l'amendement CD2494 de Mme Frédérique Lardet **tombe**.

La commission **adopte** l'article 22 **modifié**.

Après l'article 22

La commission examine les amendements identiques CD466 de M. Jean-Charles Larssonneur et CD519 de Mme Valérie Bazin-Malgras.

Mme Danielle Brulebois. L'amendement CD466 vise à reconnaître à tout propriétaire ou locataire d'un immeuble déjà bâti disposant de parties communes d'une superficie suffisante, le droit d'installer à ses frais des infrastructures permettant le stationnement des vélos. Cette proposition constitue le pendant des articles L. 111-6-4 et L. 111-6-5 du code de la construction et de l'habitation, introduits par la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové. L'article L. 111-6-4 dispose que « le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable ».

M. Jean-Marie Sermier. Les assemblées générales avec le syndic n'ayant lieu qu'une fois par an, il est urgent de prendre une telle mesure pour avancer significativement sur la question. Tel est l'objet de l'amendement CD519.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements, ainsi que d'autres à venir, visent à répondre à un objectif que je partage : faciliter la création de places de stationnement sécurisées pour les vélos dans les habitations. Cela n'a pas vraiment d'intérêt de faciliter le stationnement sécurisé aux abords des gares et des pôles d'échanges multimodaux, si l'on ne peut pas stationner son vélo de manière sécurisée à proximité de son habitation. Néanmoins, c'est un sujet sensible. Les dispositions proposées soulèvent des questions relatives au droit des copropriétés, qui relève du principe constitutionnel du droit de propriété, ainsi que des questions techniques, les dispositions prises ne devant pas être contraires aux règles de sécurité incendie et d'accès des services de secours. Les dispositions que vous proposez ne me semblent pas propices à un développement adapté des stationnements sécurisés aux abords des copropriétés. Retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On ne peut que partager l'objectif de développement des places de stationnement pour les vélos dans les copropriétés. Mais il me semble que ces amendements portent une atteinte à l'utilisation des parties communes de

l'immeuble. Pour l'équipement d'un emplacement de parking avec un point de recharge électrique, il est relativement aisé de circonscrire les travaux. En revanche, s'agissant d'un local à vélo sécurisé, la question de l'implantation se pose. La personne qui en fait la demande devrait pouvoir déterminer son emplacement, ce qui risquerait de créer des conflits d'usage de l'espace des parties communes.

Une autre piste est à l'étude, qui consisterait à abaisser les conditions de majorité en assemblée générale, en cas de demande de local à vélo. Une série d'amendements à venir va d'ailleurs dans ce sens. Sous réserve de l'accord de Mme la ministre, je suggère un retrait des amendements « droit au parking à vélo » et de ceux sur les conditions de majorité en vue de retravailler la question d'ici à la séance.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, monsieur le rapporteur, je pense que vous faites une erreur. Nous avons besoin de places de stationnement pour les vélos, particulièrement dans les centres-villes. Or, comme vous le savez, les centres-villes de nos petites villes sont en difficulté – c'est d'ailleurs bien pour cela que le Gouvernement a lancé le programme « Action cœur de ville » dans deux cent vingt-deux villes. Dans les programmes de rénovation, si l'on peut rénover les logements, on s'aperçoit qu'il est plus difficile de trouver une destination au pied de l'immeuble, qui était souvent un local commercial, parfois fermé depuis plusieurs décennies. Il est parfois transformé en logement, ce qui ne me semble pas une bonne idée, dans la mesure où cela impose une modification de l'architecture. Nous avons tout intérêt à réfléchir à une utilisation de ces pieds d'immeuble pour accueillir des vélos, ce qui permettrait aussi de retrouver un certain dynamisme. Nous devrions envoyer un signal. Je veux bien retirer mon amendement, mais nous devons trouver une solution à ce problème urgent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait votre objectif. Mais en l'occurrence il ne s'agit plus de parties communes, si vous parlez d'un local commercial désaffecté. Nous devons trouver le bon équilibre entre les mesures législatives, qui touchent au droit des copropriétés, et les programmes que nous pouvons accompagner – par exemple, le programme Alvéole de l'ADEME, qui permet de développer des stationnements sécurisés. Il faut voir ce qui relève de l'incitation et ce qui relève de l'inscription d'obligations dérogatoires à des règles de la copropriété. Continuons à y réfléchir d'ici à la séance !

Les amendements sont retirés.

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

La commission examine les amendements identiques CD1133 de M. Matthieu Orphelin et CD2219 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement, cosigné par deux cents parlementaires issus de toutes les formations politiques, vise à rendre obligatoire la matérialisation des angles morts sur les poids lourds, afin de les rendre visibles aux autres usagers et de les alerter sur le

risque mortel qu'ils représentent. À Paris, un accident mortel de cycliste sur deux est dû à une collision avec un poids lourd.

M. Jean-Marc Zulesi. Permettez-moi d'avoir, au moment de défendre cet amendement, une pensée émue pour Armelle Cizeron.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous partageons tous votre pensée pour Armelle Cizeron et sa famille, qui a mené un gros travail pour que la sécurité des cyclistes soit mieux prise en compte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien à l'esprit ce tragique accident. Je suis convaincue que la bonne réponse est d'aménager des itinéraires cyclables sécurisés. Mais sans doute est-il également possible d'agir grâce à des mesures plus rapides. La RATP, par exemple, a des stickers comme ceux que vous évoquez. C'est peut-être un peu contraignant de demander que l'ensemble des poids lourds soient équipés de cet autocollant ; mais je pense que cela ne pose pas de difficultés techniques et m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce sujet concerne le partage de l'espace des mobilités. Tout le monde souhaite se déplacer dans un espace sécurisé. Avis favorable, sans réserve.

M. Damien Pichereau. Une telle décision impliquerait d'obliger les constructeurs à poser ces autocollants sur les véhicules neufs, au minimum au niveau européen. À ce propos, je me réjouis qu'en commission des affaires européennes, nous ayons pris, dans le cadre du paquet Mobilité, une résolution visant à ce que ces équipements soient installés sur les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes.

La commission adopte ces amendements.

Après l'article 22

Elle étudie l'amendement CD1158 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Dans le même esprit, à la suite du travail collectif mené ces derniers mois, l'amendement vise à donner la possibilité aux maires de restreindre la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables à certaines heures. Je précise que l'amendement se résume bien à donner aux maires la possibilité de prendre une telle restriction. Cela n'a rien d'injonctif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous savez qu'a été adopté un règlement européen, où il est prévu de mettre en place ces systèmes d'alerte anti-collision, pour tous les véhicules homologués à partir de 2022 et pour tous les véhicules neufs à partir de 2024. Je suis convaincue que cela représentera un progrès important pour la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier celle des piétons et des cyclistes.

Vous faites référence à l'expérience menée à Londres, sur une durée longue de quatre à cinq années. Je m'interroge sur l'opportunité de donner cette capacité au maire. Une disposition de ce type fait peser beaucoup de contraintes sur l'ensemble des professionnels du transport routier. En contrepartie, il faudrait nous assurer que la collectivité a fait la part du chemin qui lui revient. Je reste convaincue que la bonne voie, c'est de développer des itinéraires cyclables sécurisés. Or, avec un tel amendement, on peut imaginer un maire qui ne fait rien et qui reporte la responsabilité sur les autres, en leur demandant de s'équiper. C'est un peu ce qui s'est passé à Londres, puisqu'ils ont développé des itinéraires cyclables non sécurisés... Je comprends votre intention, mais il ne faudrait pas donner un bonus, en quelque sorte, à un maire qui ne fait rien et qui renvoie aux autres la responsabilité de protéger les cyclistes. C'est pourquoi je vous suggère de retirer votre amendement, en attendant que nous rediscutions de ce type de dispositif.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous ne pouvons que partager l'objectif de Matthieu Orphelin. Vous avez évoqué un drame tout à l'heure et nous devons penser à tous les drames. Néanmoins, contrairement à l'amendement précédent, celui-ci ne peut pas être adopté dans sa forme actuelle : il nécessiterait l'adaptation de tous les camions traversant des centres-villes, ce qui n'est guère envisageable avant la date prévue d'entrée en vigueur. Par ailleurs, un règlement européen est en cours d'élaboration, qui imposera bientôt l'installation de dispositifs de détection automatisée. L'exemple de Londres montre que ce dispositif est particulièrement long à mettre en œuvre et, surtout, que l'amélioration de la protection des cyclistes passe par la création d'itinéraires sécurisés. Nous allons voir comment nous pouvons définir des obligations pour contraindre à développer de tels itinéraires, dont la création est le nerf de la guerre. Le sujet n'est pas encore mûr. L'adoption des amendements précédents représente déjà une avancée. Je vous suggère de retirer votre amendement, même si je partage l'idée que nous devons travailler sur cette problématique de sécurité.

M. Matthieu Orphelin. Nous allons retravailler cet amendement d'ici à la séance, pour tenir compte de l'effet de bord mentionné par Mme la ministre.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'effet de bord est bien réel. Pour aménager des voies sécurisées, il faut du temps. Interdire à certaines heures l'accès des camions leur serait aussi bénéfique, étant donné qu'ils pourraient ainsi éviter, par exemple, les embouteillages aux heures de pointe. Nous allons retravailler sur cette question.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD742 de Mme Pascale Boyer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à doter de casques tous les usagers pratiquant des mobilités actives. Aujourd'hui, le casque à vélo est obligatoire pour les moins de douze ans. Autant on peut en recommander le port, autant l'imposer pourrait avoir un effet dissuasif sur la pratique des mobilités actives. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La rédaction de l'amendement m'a un peu gêné : imposer le port d'un casque à ceux qui pratiquent les mobilités actives supposerait que n'importe quel piéton devrait être casqué. Je vous suggère de retirer votre amendement, pour éviter que nous ne devions tous porter un casque quand nous nous promenons dans la rue.

M. Jean-Marc Zulesi. Même si l'amendement CD1951 n'a pas été défendu, dans la mesure où il a fait polémique ces derniers jours, à la suite de la diffusion de fausses informations, j'aimerais réaffirmer auprès de nos amis motards que le législateur ne veut pas leur imposer des gilets jaunes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, monsieur Zulesi, pour votre précision très utile, en cette période où les fausses informations circulent beaucoup.

Mme Pascale Boyer. J'ai bien entendu M. le rapporteur. Je retire mon amendement, que je présenterai en séance, en définissant les mobilités visées.

Pour venir d'un département alpin, je sais que les adultes ont beaucoup d'accidents dans leur pratique des mobilités actives. Cela concerne même les randonneurs, malheureusement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On ne va pas randonner en casque tout de même !
(*Sourires.*)

Mme Pascale Boyer. Nous n'irons pas jusque-là ! Mais c'est un problème majeur sur des routes accidentogènes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je tiens à ajouter, à titre personnel, que l'immense priorité doit être d'aménager des pistes cyclables sécurisées, qui font grandement baisser le nombre des accidents, particulièrement des accidents graves. Je vous invite d'ailleurs à regarder ce qui se passe en ce moment en Australie, où le casque est obligatoire et où ils réfléchissent à renoncer à cette obligation. Le débat aura lieu en séance, si les amendements sont redéposés. N'oublions pas les priorités, pour qu'il y ait plus de vélo et plus de sécurité !

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD468 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD520 de Mme Valérie Bazin-Malgras et CD1211 de M. Bertrand Pancher.

Mme Danielle Brulebois. Le vol est l'un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo. Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, les règles relatives à la construction d'emplacements de stationnement pour vélos dans les copropriétés des immeubles bâtis doivent être assouplies. En effet, la construction d'emplacements pour vélos a un coût très limité et n'a pas vocation à modifier profondément les parties communes des immeubles, notamment lorsqu'une cour intérieure existe. C'est pourquoi l'amendement vise à assouplir les règles de vote, d'inscription à l'ordre du jour et de souscription d'emprunt relatives à ces travaux.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD520 va dans le même sens, pour aller plus vite et plus loin dans la construction de places de stationnement de vélos.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1211 vise à assouplir les modalités d'inscription à l'ordre du jour et de souscription d'emprunts, pour les travaux liés au stationnement des vélos dans les copropriétés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette proposition rejoint une discussion que nous avons eue plus tôt, sur la nécessité de bien concilier le développement de stationnements sécurisés pour les vélos dans les copropriétés avec la préservation du droit de propriété. Il y a plusieurs idées sur la table que nous devons peut-être réussir à combiner : le fait de permettre à un copropriétaire de réaliser pour son compte, dans des parties communes, des aménagements de stationnement sécurisé et celui de faire passer à la majorité simple des travaux qui seront à la charge de l'ensemble de la copropriété et peuvent ne pas être si négligeables. Je vous propose que nous poursuivions la réflexion. Nous pourrions nous appuyer sur l'ordonnance prévue en application de l'article 215 de la loi ELAN, lequel vise à faciliter l'adoption de décisions actuellement votées à la majorité de tous les copropriétaires, en application de l'article 25 de la loi, par le recours accru au mécanisme de la passerelle, qui permet, sous certaines conditions, de basculer à la majorité simple. Je vous suggère donc de retirer vos amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous pourrions en effet travailler d'ici à la séance sur la question du « droit à un garage à vélo » dans les copropriétés et sur les règles de majorité. Le sujet est partagé par plusieurs parlementaires. Nous devons avancer.

Mme Danielle Brulebois. Nous devons absolument faire évoluer les règles de la copropriété si nous voulons favoriser l'usage du vélo en ville.

L'amendement CD468 est retiré.

M. Bertrand Pancher. Je retire mon amendement. Nous aurons le même débat sur les bornes de recharge, qui peuvent relever de l'intérêt général. Il faudrait réfléchir à un assouplissement des règles de la copropriété. Nous serons attentifs à ce que vous nous direz en séance, madame la ministre.

L'amendement CD1211 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD520.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD3029 du rapporteur, CD2150 de Mme la présidente Barbara Pompili, ainsi que les amendements identiques CD521 de Mme Valérie Bazin-Malgras et CD1216 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il n'existe actuellement pas de statistiques fiables sur les vols de vélo, alors que c'est un frein important à l'acquisition de vélos et, partant, à ce mode de transport. Afin de progresser dans la connaissance du phénomène et d'évaluer l'efficacité du dispositif de marquage des vélos rendu obligatoire par ce projet de loi, le Gouvernement devra rendre sur ce sujet un rapport annuel au Parlement.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2150, qui va dans le même sens que celui de M. le rapporteur, est plus axé sur le vol des vélos, qui est l'un des principaux freins à leur usage comme moyen de transport quotidien. En 2016, environ 300 000 ménages ont été victimes de vols de vélo. Le rapport demandé par le biais de cet amendement permettrait de suivre avec plus de précision ce qu'il en est et de disposer de données chiffrées sur les vols, le recel et la revente illicite de vélos. Il permettrait également d'évaluer l'efficacité du dispositif d'identification des cycles, prévu par ce projet de loi. J'ai en cet instant une pensée émue pour mon vélo, qui m'a été volé il y a quinze jours et que je n'avais pas eu le temps de faire marquer...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage la préoccupation autour des vols de vélos, c'est un phénomène dont on soupçonne l'importance : les observations amènent en effet à évaluer le nombre de vols à 300 000 par an, ce qui est bien supérieur au nombre de plaintes.

De façon générale, le Parlement a toute latitude pour demander des rapports au Gouvernement sans nécessairement le prévoir dans la loi. Constatant néanmoins l'importance que l'ensemble des parlementaires accorde à ce sujet, je m'en remets à la sagesse de la commission sur l'amendement CD3029, et je préconise le retrait des amendements CD2150, CD521 et CD1216.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis satisfait de la réponse de la ministre. Il faut avancer sur cette préoccupation partagée par tous. Ces données manquent, elles seront utiles et fourniront un indicateur de l'avancement des mesures prises dans le plan Vélo et dans ce projet de loi.

La commission adopte l'amendement CD3029.

En conséquence, les amendements CD2150, CD521 et CD1216 tombent.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD2893 du rapporteur et CD2342 de M. Jean-Marc Zulesi ainsi que l'amendement CD2158 de la présidente Barbara Pompili.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je laisse M. Jean-Marc Zulesi présenter en premier son amendement, qui est identique au mien.

M. Jean-Marc Zulesi. L'amendement CD2342 insère dans le code de l'éducation la formation à la pratique du vélo, dans le cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Cela doit permettre à l'ensemble des élèves du premier degré d'avoir une pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public, et ainsi développer à terme l'usage du vélo et une culture du vélo en France.

L'apprentissage du vélo pourra se faire en partenariat avec des associations, en particulier sur le temps extra ou périscolaire, dans le cadre du plan « savoir rouler à vélo » lancé en avril 2019 par les ministères de l'éducation et de la santé et des sports.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2158 va dans le même sens, en proposant d'insérer dans le code de l'éducation un article prévoyant la pratique du vélo au cours du premier degré. Peu de personnes osent déclarer qu'elles ne savent pas faire du vélo, mais on estime entre 2 et 10 % la part de la population française qui n'a jamais appris à faire du vélo, notamment au sein des milieux précaires. Ces chiffres sont issus du plan Vélo.

Il ne s'agit donc pas uniquement de savoir rouler à vélo, mais de savoir bien le faire. Le développement du vélo comme transport du quotidien doit se faire en harmonie avec les autres formes de mobilité. C'est un enjeu majeur car le sentiment d'insécurité est souvent évoqué comme un frein à l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Malheureusement, l'insécurité n'est pas seulement un sentiment dans de nombreux cas.

Il est donc essentiel que tous les élèves soient formés à la sécurité routière à vélo et qu'ils bénéficient d'une formation pratique. Il faut s'assurer qu'ils connaissent les règles élémentaires à respecter pour assurer au mieux leur sécurité, et que tous les élèves – j'insiste sur ce point – bénéficient réellement de cette formation. Il est primordial que celle-ci soit dispensée par des associations agréées, dans le cadre scolaire. C'est sur ce point que mon amendement diffère légèrement des autres, qui ne prévoient pas cette précision. Si cette formation devait être organisée hors temps scolaire, il est en effet à craindre que tous les élèves n'en bénéficient pas, et ce sont souvent les mêmes qui en seraient exclus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je profite de cet article qui aborde la question du « savoir rouler » pour répéter que ces derniers mois, nous avons fait plus que jamais auparavant en faveur du vélo. Les mesures de soutien financier, tel que la mise en place d'un fonds national « mobilités actives » doté de 350 millions d'euros, permettent d'aider les collectivités pour résorber les discontinuités dans les itinéraires cyclables. L'appel à projets « vélo et territoires » accompagne les collectivités en vue de l'élaboration d'une véritable stratégie vélo. Lors du premier appel à projets, 168 territoires avaient été candidats, et 102 vont d'ores et déjà être accompagnés. Pour le deuxième relevé, en février dernier, 176 territoires se sont portés candidats et nous annoncerons les lauréats au cours du mois de juin. Je rappelle aussi la dotation de soutien à l'investissement local.

Nous avons évoqué la prise en compte du vélo dans la planification et le maillage du territoire, la sécurité routière, la lutte contre le vol de vélos, et la reconnaissance du vélo comme un véritable mode de transport. Cette dernière brique, le « savoir rouler », est essentielle. Trop de jeunes et d'adultes ne savent pas tirer parti du vélo comme un moyen de se déplacer de manière propre. Cet amendement redéfinit le savoir rouler qui avait été introduit par le Sénat. Il place bien l'école dans un rôle central d'information à propos des structures qui peuvent accompagner à l'apprentissage du vélo, sur le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire.

Autre avancée : la mise en place d'un livret pédagogique pour suivre les progrès de chaque jeune dans l'apprentissage du vélo, avec une attestation remise par des partenaires agréés. Enfin, dans chaque département, la mise en place d'une cellule opérationnelle de coordination des acteurs est prévue, c'est une autre brique pour s'assurer de la montée en charge de ce « savoir rouler », dans l'objectif d'une généralisation à l'horizon 2022.

Je suis donc tout à fait favorable aux amendements CD2893 et CD2342, et je propose le retrait de l'amendement CD2158 au bénéfice de ceux-ci.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je retire mon amendement, car je souhaite aussi mettre en valeur les avancées réalisées, et il est vrai que ce Gouvernement a mis en place un certain nombre de plans, et continue à faire avancer la question du vélo, avec l'aide des parlementaires, à l'occasion de cette loi d'orientation des mobilités. Mais je persiste à nourrir une petite inquiétude sur l'accès à tous.

L'amendement CD2158 est retiré.

La commission adopte les amendements identiques CD2893 et CD2342.

En conséquence, l'article 22 bis A est ainsi rédigé et les amendements CD1890 de Mme Mireille Clapot, CD124 de M. Jérôme Nury, CD465 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD1025 de M. Fabrice Brun, CD1956 de Mme Danielle Brulebois, CD995 de Mme Claire Pitollat, CD489 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD2842 de M. Fabrice Brun, CD2843 de Mme Danielle Brulebois, CD145 de M. Jérôme Nury et CD978 de Mme Claire Pitollat tombent.

Article 22 bis B (article L. 3114-2 du code des transports) : *Signallement des arrêts de transport scolaire*

La commission est saisie de l'amendement CD654 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement impose que les aménagements prévus pour les arrêts de bus offrent une dimension et des conditions de sécurité suffisantes pour prévoir l'accrochage et le décrochage des vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit vraiment de dispositions d'ordre réglementaire. Je propose donc le retrait de cet amendement.

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

L'amendement est retiré.

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

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

La commission est saisie de l'amendement CD2513 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. L'article 22 bis C prévoit que les stationnements de vélos obligatoires dans les bâtiments accueillant un service public ou les bâtiments commerciaux ou

accueillant un établissement cinématographique soient sécurisés. Cet amendement vise à restreindre cette obligation lorsqu'une impossibilité technique est avérée, afin de ne pas contrarier certains aménagements qui ne pourraient pas, faute d'espace disponible, sécuriser de place pour les vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable. Cet amendement restreindrait l'obligation de mise en place de stationnements de vélos dans les bâtiments neufs. Je ne vois pas pourquoi une impossibilité technique pourrait y être avérée : précisément, il faut concevoir les bâtiments neufs avec des stationnements sécurisés. Compte tenu de l'importance de ces stationnements sécurisés, il faut absolument éviter de restreindre la portée de l'obligation prévue dans le projet de loi.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que la ministre. Pour des bâtiments neufs, parler d'impossibilité technique avérée semble un non-sens. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CD2917 du rapporteur.

Elle en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements identiques CD517 de Mme Valérie Bazin-Malgras, CD1209 de M. Bertrand Pancher et CD2504 de Mme Frédérique Lardet, qui font l'objet du sous-amendement CD3254 du rapporteur, ainsi que les amendements CD2160 de Mme la présidente Barbara Pompili, CD2529 de Mme Frédérique Lardet et CD2614 de Mme Aude Luquet.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD517 permet de sécuriser les stationnements de vélo.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1209 complète le code de la construction de manière à prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos lorsque des travaux sont entrepris sur des parcs de stationnement existants.

Mme Pascale Boyer. L'article 22 bis C prévoit que les stationnements pour vélos obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillants un service public, ou de bâtiments commerciaux ou accueillants un établissement cinématographique soient sécurisés.

L'amendement CD2504 vise à prévoir la même disposition lorsque des travaux sont entrepris sur des parcs de stationnement existants.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le sous-amendement CD3254 est de coordination rédactionnelle.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2160 prévoit l'obligation de réaliser des stationnements sécurisés en cas de rénovation ou de travaux dans les parcs de stationnement existants, puisque le projet de loi ne prévoit pour l'instant que des obligations d'équipements sécurisés dans les nouveaux parcs de stationnement. Il faut aussi équiper les infrastructures qui existent déjà.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2529 va dans le même sens que tous ceux qui viennent d'être présentés, sauf qu'il ajoute une exception lorsqu'il existe une impossibilité technique avérée. Il ne faut pas contrarier certains projets d'aménagements qui ne pourraient, faute de place disponible, sécuriser des places de stationnement de vélo.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2614 va dans le même sens que les précédents.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements ont pour objet d'étendre l'obligation de créer des stationnements pour vélos sécurisés aux bâtiments existants, lorsqu'ils font l'objet de rénovation.

Parmi toutes ces rédactions, je propose de retenir celle des amendements identiques, sous-amendés conformément à la proposition du rapporteur.

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

Les amendements CD2160, CD2529 et CD2614 sont retirés.

La commission adopte le sous-amendement CD3254.

Puis elle adopte les amendements CD517, CD1209 et CD2504 sous-amendés.

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

Article 22 bis (section 1 *ter* [nouvelle] du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports) : *Schéma national des véloroutes*

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD1203 de M. Bertrand Pancher et CD459 de M. Jean-Charles Larssonneur.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1203 instaure l'obligation, pour les conseils régionaux, de définir des itinéraires cyclables d'intérêt régional. Alors que plusieurs régions se sont engagées dans la création de réseaux de ce type, nous souhaitons généraliser cette pratique en l'intégrant dans le présent texte. Ainsi, ces itinéraires pourront être coordonnés avec ceux d'autres collectivités, et nous inciterons les régions qui ne le font pas encore à s'engager dans des actions de ce type, notamment en instaurant des cofinancements.

Mme Danielle Brulebois. La région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, devrait définir un itinéraire cyclable d'intérêt régional inclus dans le SRADDET, et cohérent avec les schémas existants aux niveaux européen, national, interdépartemental, intercommunal et communal.

On voit fleurir un peu partout de petits bouts de pistes cyclables, de véloroutes ou de voies vertes, sans cohérence. Certains départements ont des plans départementaux de développement des véloroutes et des voies vertes, mais ils ne sont pas toujours cohérents. La

définition de ces itinéraires régionaux permettrait la pratique du vélo sur de longues distances, le développement des vélos à assistance électrique et l'intermodalité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est d'accord pour que le schéma national soit constitué des itinéraires définis par les régions, mais il ne souhaite pas perturber l'élaboration des SRADDET en y ajoutant des obligations. Nous sommes favorables à la suppression des obligations introduites au Sénat ; ces amendements deviendraient donc inopérants. Leur esprit pourrait toutefois être préservé en présentant, en séance publique, une rédaction sans référence aux SRADDET. À ce stade, je demande leur retrait, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements procèdent à plusieurs modifications portant sur l'article 22 bis, qui traite du schéma national des véloroutes et des voies vertes. L'amendement CD1203 supprime en outre, sans que l'on en comprenne réellement les raisons, la notion de « voie verte ». Ils suppriment également la notion de « schéma national », puisque ne seraient plus prévus que des itinéraires régionaux. Enfin, je proposerai à l'amendement CD2955 d'exclure la planification des véloroutes des SRADDET. Il ne m'est donc pas possible de donner un avis favorable à ces amendements.

Mme Danielle Brulebois. N'étant pas auteure de l'amendement, mais simple cosignatrice, je ne prendrai pas la responsabilité de le retirer.

M. Bertrand Pancher. Pour ma part, je retire l'amendement CD1203.

L'amendement CD1203 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD459.

Puis elle examine l'amendement CD2894 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'introduction du schéma national des véloroutes et voies vertes dans le code des transports par le Sénat vise à encourager la planification du déploiement de ces voies sur le territoire national. Si l'on souhaite voir progresser la pratique du vélo, il est nécessaire que l'objectif de continuité du réseau soit inscrit dans le schéma national.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La continuité de ce schéma est évidemment un objectif important. Cela mérite d'être inscrit dans la loi. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD1998 de M. Alain Perea.

M. Alain Perea. Cet amendement porte également sur les voies vertes, sur un point qui peut paraître anecdotique, mais qui cause bien des soucis, notamment au sein des réseaux de voies vertes internationaux. Aujourd'hui, il n'est pas clairement précisé que les véhicules

motorisés ne peuvent pas rouler sur les voies vertes. Or certains tronçons sont accessibles aux véhicules, ce qui engendre des problèmes pour les utilisateurs européens.

Cet amendement modifie donc le code de la route pour qu'il y soit précisé que les conducteurs de véhicules motorisés ne peuvent pas utiliser les voies vertes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux voies vertes, précise déjà que « les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte. » Aucune autorisation de circulation n'est prévue. Il s'agit donc plutôt d'un problème d'application du droit que de cadre normatif.

Je propose en conséquence le retrait de cet amendement.

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

M. Alain Perea. Je vous remercie, j'ai bien noté les références du décret, que j'essaierai de faire appliquer concrètement. Je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2955 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit de l'amendement de coordination mentionné précédemment. Il est prévu que les véloroutes soient plutôt introduites dans les contrats opérationnels de mobilité, comme nous l'avons vu lors de l'examen de l'article 4, au titre I^{er}, avec des amendements que j'ai cosignés avec le rapporteur M. Bruno Millienne.

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

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD1499 de M. David Lorion tombe.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD461 de M. Jean-Charles Larssonneur, CD2164 de Mme la présidente Barbara Pompili, et les amendements identiques CD460 de M. Jean-Charles Larssonneur et CD1206 de M. Bertrand Pancher.

Mme Danielle Brulebois. L'amendement CD461 fixe certains principes structurants pour le statut et la réalisation des véloroutes, de manière à leur donner une véritable existence d'itinéraires routiers et assurer une certaine homogénéité dans la qualité, les conditions de sécurité et les services de transports multimodaux desservis par les véloroutes dans tous les territoires. Une telle homogénéité est indispensable à la cohérence globale du schéma national des véloroutes.

Il est en outre proposé de rendre accessible au bénéfice du fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) les sections de véloroutes situées hors du réseau routier

traditionnel, et à donner clairement la compétence de création et d'entretien aux gestionnaires des collectivités ou groupements de collectivité dotés de la compétence voirie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet article introduit dans le code des transports une définition harmonisée de la véloroute, afin de fixer certaines caractéristiques essentielles que doivent remplir les véloroutes en termes de qualité et de sécurité.

Un cahier des charges nationales existe depuis 2001 pour les véloroutes et les voies vertes. L'amendement CD2164 tend à inscrire dans la loi certaines caractéristiques essentielles des véloroutes, fixées dans ce cahier des charges, afin de créer un standard minimum à respecter. On constate sur le terrain des difficultés à ce sujet.

Mme Danielle Brulebois. L'amendement CD460 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1206 est un amendement d'appel. N'aurions-nous pas intérêt à donner un statut à certains itinéraires pour les vélos, ce qui permettrait de les doter d'équipements et de rendre ces investissements éligibles au FCTVA pour les sections de véloroute situées hors du réseau traditionnel ? L'intérêt est technique et financier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements proposent d'introduire dans la loi une définition des véloroutes. Je ne suis pas sûre que cela soit indispensable, mais je n'y vois pas non plus d'inconvénient.

Différentes définitions sont proposées : les premiers amendements considèrent que l'on peut intégrer des sections de route à faible trafic ou de trafic modéré, ce qui me semble contradictoire avec l'exigence d'un haut niveau de sécurité.

Si la première partie de l'amendement CD2164 correspond bien au projet des véloroutes, la seconde me paraît porter sur des notions plus complexes, et mériterait d'être revue.

Je propose donc de retravailler à partir de ces différents amendements pour élaborer une définition resserrée de ces véloroutes. Dans l'attente, je propose le retrait de ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Définir les véloroutes est un travail utile de clarification. La rédaction de ces amendements pose cependant des difficultés. Plusieurs d'entre eux citent des articles réglementaires, ce qui n'est pas possible dans un texte de loi. Ils mentionnent que les voies doivent être continues et linéaires, ce qui revient au même, et ce n'est pas toujours le cas au demeurant. Ils fixent un objectif de haute sécurité alors que sont également mentionnés, par exemple, les chemins de halage, dont on sait qu'ils ne sont pas toujours bien entretenus.

Comme la ministre, je suggère donc un retrait de ces amendements en vue d'un travail d'ici à la séance publique permettant l'adoption de dispositions qui définiront les véloroutes de manière plus rigoureuse.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me réjouis que nous actions ici la volonté commune de faire figurer dans la loi cette précision sur la définition des véloroutes – c'est très demandé. À ce stade, j'accepte de retirer mon amendement pour que nous travaillions tous à une rédaction acceptable d'ici à la séance publique.

L'amendement CD2164 est retiré.

M. Bertrand Pancher. Nous retirons beaucoup d'amendements contre l'engagement que le Gouvernement y retravaille avec nous. Je ne doute pas que ce sera le cas car je sais que le Gouvernement travaille beaucoup, en tout cas au ministère des transports. (*Sourires.*) J'accepte donc de retirer mon amendement.

L'amendement CD1206 est retiré.

Les amendements CD461 et CD460 sont également retirés.

Puis la commission adopte l'article 22 bis modifié.

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

La commission est saisie de l'amendement CD1943 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Il est essentiel que les autorités organisatrices de la mobilité développent des pistes cyclables séparées des voies de circulation des véhicules à moteur. Le plan de mobilité prévoit actuellement un volet dédié à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Dans l'objectif de sécurisation des cyclistes, il est proposé de prioriser, lorsque cela est possible, le développement de pistes cyclables séparées des voies de circulation. Le manque de structures adaptées et sécurisées peut dissuader le recours aux vélos et aux autres mobilités propres et actives moins polluantes.

Cet amendement vient étendre les dispositions prévues à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, relatives aux voies urbaines, aux voies interurbaines et départementales, ce qui conduira notamment à concrétiser les objectifs de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines.

Par ailleurs, ces dispositions sont peu contraignantes car elles ne sont applicables qu'à l'occasion de travaux de réalisation ou de réaménagement des voies. Toutefois, dans cette hypothèse, il convient qu'elles soient effectivement appliquées, et non pas laissées à l'appréciation discrétionnaire des maîtres d'ouvrage, la réalisation d'aménagements cyclables étant déjà possible sur les voies interurbaines en cas de volonté du maître d'ouvrage.

L'amendement vise donc à prévoir que la section 2 du chapitre VIII du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 228-3 ainsi « rédigé » et non « rétabli ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, mais la substitution proposée n'est pas adaptée, comme le rapporteur va nous l'expliquer dans un instant. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article en cause est bien « rétabli », car l'article L. 228-3 du code de l'environnement existait avant son abrogation par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. S'il s'était agi d'un article nouveau, nous aurions bien utilisé le terme « rédigé ».

L'amendement est retiré.

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD1218 de M. Bertrand Pancher et des deux amendements identiques CD525 de Mme Valérie Bazin-Malgras et CD2166 de Mme la présidente Barbara Pompili.

M. Bertrand Pancher. L'article L. 228-2 du code de l'environnement a permis, depuis 1996, la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir. Toutefois, sa rédaction a donné lieu à de nombreux contentieux devant les juridictions administratives. Plus de vingt ans après son adoption, il convient d'en tirer les enseignements afin d'améliorer le dispositif existant.

Ainsi, l'amendement CD1218 vise à clarifier la rédaction de cet article comme l'a requis la jurisprudence administrative.

M. Jean-Marie Sermier. Le code de l'environnement prévoit que l'aménagement de pistes cyclables est nécessaire lorsque l'on réalise des travaux en dehors des voies express et des autoroutes. Or le terme d'aménagement a suscité de nombreux contentieux, l'amendement CD525 tend à les régler en précisant que les aménagements prennent la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. Cela permettra d'éviter les contentieux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais défendre mon amendement CD2166 avec quelque véhémence. Éluë d'Amiens, j'ai pu constater comment la loi sur l'air, ou loi LAURE, pouvait ne pas s'appliquer. Les nombreux travaux de voirie entrepris pour mettre en place le bus à haut niveau de service et le réseau de chaleur n'ont pas été l'occasion, en effet, de réaliser des infrastructures cyclables importantes. C'est un vrai gâchis.

Cet exemple, parmi tant d'autres sur le terrain, montre qu'il est nécessaire de clarifier l'obligation posée à l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour la mise en place d'itinéraires cyclables, en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. Il faut préciser que les besoins et les contraintes de la circulation ne peuvent pas empêcher le maître d'ouvrage de mettre en place ces aménagements. Ces contraintes peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable à mettre en place – piste, marquage au sol ou couloir indépendant – mais elles ne peuvent empêcher la réalisation même de l'aménagement cyclable.

L'ambiguïté de la rédaction actuelle peut laisser penser qu'il est parfois possible de s'affranchir de cette obligation, ce qui a donné lieu à de nombreux contentieux conduisant la justice administrative, dans la grande majorité des cas, à affirmer que les aménagements étaient obligatoires. Un exemple de jurisprudence est donné par l'arrêt de la cour

administrative de Douai de 2003, dans lequel elle estime que les collectivités ont l'obligation de mettre au point les itinéraires cyclables imposés par le législateur. Ce jugement a été repris par le tribunal administratif de Rennes en 2008 et la cour administrative d'appel de Nantes en 2009, qui ont précisé que les termes « en fonction des besoins et des contraintes de la circulation » se rapportaient à la nature des aménagements, et non à la décision même de les mettre en place.

L'amendement CD2166 est peut-être perfectible, mais il a été bien travaillé avec les associations, notamment la FUB, afin de clarifier la situation et d'éviter ce type de contentieux entre les collectivités et les associations de cyclistes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est un sujet important. Comme vous l'avez souligné, de nombreuses années après son adoption, la loi LAURE n'a pas produit tous ses effets et fait l'objet de nombreux recours contentieux. J'ai bien compris que les rédactions proposées dans ces amendements ont été travaillées en concertation – je reconnais notamment des propositions de la FUB. Prenons le temps de les affiner. Il s'agit à la fois de ne pas continuer à échapper à des obligations quand un besoin existe, et de ne pas imposer la réalisation systématique d'aménagements s'il est avéré qu'il n'y a pas de besoins. Je note un progrès, notamment avec la rédaction des amendements CD525 et CD2166. Je vous invite à poursuivre le travail dans la perspective de la séance, et à les retirer à ce stade.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le sujet est complexe.

L'amendement CD1218 prévoit en outre que les orientations du plan urbain de mobilité ne peuvent pas remettre en cause l'obligation de créer un itinéraire cyclable. C'est une précision opportune, qu'un de mes amendements reprend ultérieurement.

À ce stade, je propose donc également le retrait de ces amendements pour y retravailler d'ici à la séance et apporter un peu de rigueur à l'ensemble.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je tiens à préciser que ces amendements ont été travaillés avec rigueur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je n'en doute pas, madame la présidente. Je me suis probablement mal exprimé. Il est simplement nécessaire de clarifier un certain nombre de points, notamment pour distinguer ce qui relève de l'urbain et de l'interurbain. L'intention est évidemment très bonne.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je suis d'accord pour retravailler ces amendements – je note que nous allons avoir beaucoup de travail d'ici à la séance, je commence à m'inquiéter... En tout cas, il ne serait pas acceptable d'achever l'examen de ce projet de loi sans avoir résolu ce problème, qui est très agaçant sur le terrain. Alors que les travaux coûtent très cher, il est rageant de constater après leur réalisation que la situation ne s'est pas améliorée pour les vélos.

M. Jean-Marie Sermier. Je veux bien retirer l'amendement CD525 également, mais je le regrette un peu. Je rappelle que le week-end de l'Ascension tombe juste avant la séance publique, il va donc nous falloir travailler très rapidement. Je partage l'inquiétude de la présidente, on nous demande très souvent de retirer nos amendements en vue de la séance, mais le temps pour y travailler sera court. Cet amendement a effectivement été travaillé avec la FUB, il n'est pas loin du résultat. Il serait dommage de ne pas l'adopter aujourd'hui, quitte

à l'amender en séance publique si vous avez une idée pour améliorer encore sa rédaction, madame la ministre.

Cela étant, si tout le monde retire son amendement, je ne ferai pas ma mauvaise tête !

M. Bertrand Pancher. Je retire l'amendement CD1218.

Les amendements CD1218, CD525 et CD2166 sont retirés.

La commission examine l'amendement CD637 de Mme Valérie Beauvais.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement déposé par Mme Valérie Beauvais vise à améliorer la rédaction de l'article L. 228-2 du code de l'environnement afin de préciser que les aménagements à prévoir doivent être partagés entre les piétons et les cyclistes au regard des règles du code de la route, éventuellement avec l'appui du CEREMA.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Demande de retrait : ces dispositions sont de nature réglementaire – mais il va de soi que le CEREMA pourra apporter son concours à leur élaboration.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En effet, cet amendement comporte des mesures – en matière de signalisation, notamment – qui sont de nature réglementaire. En outre, les maires ont déjà la possibilité de créer des itinéraires mixtes de ce type. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2919 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD2193 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. Le Sénat a introduit une disposition permettant aux gestionnaires de voirie d'évaluer, en lien avec les autorités organisatrices, la nécessité de procéder à des aménagements cyclables en cas de réalisation de nouvelles voies interurbaines ou de travaux sur les voies existantes. Cet amendement vise à renforcer la portée des dispositions adoptées par le Sénat en en faisant une obligation. L'objectif est similaire à celui que poursuivait la loi LAURE mais, cette fois-ci, sur les voies interurbaines qui, rappelons-le, sont l'un des points noirs de mortalité des cyclistes. Les accidents y sont certes moins nombreux qu'en milieu urbain mais ils sont plus graves et, hélas, plus souvent mortels. Il faut donc envisager cette obligation. La périurbanisation galopante conduit les cyclistes à emprunter des sections de route hors agglomération qui supportent un fort trafic motorisé ; il est donc important de les aménager. Sans itinéraires adéquats, aucun report modal conséquent vers les mobilités actives, notamment le vélo, ne sera possible. C'est pourquoi cet amendement vise la création progressive d'un maillage d'itinéraires cyclables sécurisés sur les voies interurbaines, qui contribuera en outre à la lutte contre la sédentarité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage pleinement l'objectif consistant à agir en milieu urbain comme le faisait la loi LAURE – dont on constate qu'il faut améliorer les dispositions – mais aussi sur le réseau interurbain, en évitant de créer une situation telle que celle que nous connaissons depuis plusieurs années en raison d'une rédaction trop imprécise qui est une source de contentieux.

Cependant, je vous propose de retirer l'amendement au bénéfice de l'amendement CD2895 que le rapporteur présentera dans quelques instants.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour les mêmes raisons, je suggère le retrait de l'amendement. Il n'est pas souhaitable de doubler toutes les voies interurbaines. L'amendement CD2985, que je défendrai plus loin, vise à imposer la réalisation d'un aménagement cyclable en cas de rénovation importante d'une voie interurbaine, sur la base d'une étude portant sur sa nécessité et son financement – afin, disons-le, d'éclairer les choix budgétaires, et non d'empêcher la réalisation de l'aménagement. Il répondra ainsi au problème que la présidente a soulevé à juste titre avec une grande détermination.

Mme la présidente Barbara Pompili. Votre amendement CD2985 est le fruit d'un excellent travail, monsieur le rapporteur, mais, une fois n'est pas coutume, je n'en partage pas la teneur parce que sa rédaction ne permettra pas d'éviter le risque systématique que les aménagements ne soient pas réalisés pour des raisons de recevabilité technique et financière. Nous devons trouver le moyen de contourner cet écueil. J'entends bien qu'il n'est pas aisé de réaliser des aménagements cyclables sur certaines portions interurbaines ; sans doute peut-on envisager de les rendre obligatoires, dans un premier temps, sur les routes à fort trafic, par exemple, parce qu'elles sont plus dangereuses que les autres, et de prévoir des aménagements plus légers sur les autres routes. En tout état de cause, avec l'amendement que vous proposez tel qu'il est écrit, les aménagements ne seront pas réalisés, quelle que soit la bonne volonté des collectivités concernées. Soyons clairs : les aménagements n'auront pas lieu.

Une autre solution pourrait consister à rendre public le rapport de faisabilité technique et financière. À ce stade, j'accepte de retirer mon amendement puisque nous comptons retravailler de nombreuses dispositions d'ici à la séance, mais je ne le fais pas au profit de l'amendement du rapporteur, qui me semble inachevé.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2845 de Mme Danielle Brulebois et CD1219 de M. Bertrand Pancher.

Mme Danielle Brulebois. Amiens, madame la présidente, n'est pas la seule ville où il est rageant de voir de belles et larges routes interurbaines ou des routes urbaines flanquées de part et d'autre de larges trottoirs sans aucune place pour les cyclistes.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'en suis sûre !

Mme Danielle Brulebois. Cette situation est très regrettable. Pourtant, des pistes cyclables aménagées permettraient par exemple aux lycéens aux collégiens et aux écoliers de se rendre à l'école en vélo ; en l'absence de pistes cyclables sécurisées, leurs parents ne le leur permettent pas.

C'est pourquoi l'amendement CD2845 vise à substituer, à l'alinéa 2, le mot « réalise » au mot « évalue » et, en conséquence, à supprimer les mots « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d' ». Il est indispensable d'imposer des obligations, car la loi, comme le dit la présidente, n'est pas assez contraignante. Je n'incrimine d'ailleurs pas les élus mais plutôt les cabinets d'études, qui n'ont qu'à formuler des recommandations pour qu'elles soient suivies et que les pistes cyclables ne soient pas réalisées. Il faut y remédier. Les élus ne sont pas seuls en cause : les maîtres d'ouvrage, en effet, sont souvent conseillés par des cabinets d'études et par les services de l'État. Sur ce plan, la loi doit progresser.

M. Bertrand Pancher. Le Sénat a tenté d'avancer par un amendement qu'il a remanié à l'issue de la première lecture afin d'étendre les dispositions du code de l'environnement relatives aux voies urbaines et interurbaines de façon à concrétiser les objectifs de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. En apparence, tout cela est positif puisqu'il devrait en résulter un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines. Cependant, le Sénat est malin : il ne crée aucune obligation nouvelle, la réalisation d'aménagements cyclables étant déjà possible sur les voies interurbaines si le maître d'ouvrage en a la volonté.

L'amendement CD1219 vise donc à créer une obligation nouvelle dont le respect pourra être demandé avec succès par les administrés au cas où la loi serait ignorée – ce qui peut arriver.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce débat rejoint celui que nous avons eu à propos de l'amendement précédent. Je partage pleinement l'objectif de progression des aménagements sur les voies interurbaines tout en évitant de retomber dans les pièges de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite « Laure ». À ce stade, l'amendement le mieux rédigé sur ce sujet me semble être le CD2895 du rapporteur, même si j'ai bien noté qu'il conviendrait de l'améliorer encore. En attendant, je propose le retrait de ces amendements pour y travailler d'ici à la séance.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous renvoyons une fois de plus à des travaux à effectuer d'ici à la séance mais « le travail n'épouvante que les âmes faibles », et il n'y a aucune âme faible à l'Assemblée nationale. Ce travail sera donc accompli.

J'accepte aisément l'idée que l'amendement CD2985, que je m'appête à défendre, est insuffisant et qu'il ne crée que le début d'une obligation. Je suis tout à fait favorable à la proposition de Mme la présidente de rendre publique l'étude de faisabilité technique et financière. Sans doute faudra-t-il aller plus loin que la proposition que je formule dans mon amendement. En attendant, je vous propose le retrait des autres amendements au bénéfice de celui-là, qui « crante » une première avancée. Faites-moi confiance : il sera tenu compte de l'échange que nous avons aujourd'hui en vue de la séance.

M. Bertrand Pancher. Je retire mon amendement mais je vous garantis que nous serons attentifs au moindre détail de l'amendement du rapporteur.

Mme Danielle Brulebois. Je retire le mien également, étant entendu que nous surveillerons de près l'amélioration de l'amendement du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi. Le groupe sera vigilant !

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD3002 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Demande de retrait pour les mêmes raisons que précédemment.

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

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement CD3008 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Je défends cet amendement similaire à mon amendement précédent, car c'est un sujet auquel je tiens. Je suis très contrariée par le grand nombre de voitures de parents d'élèves devant les écoles et les collèges, alors qu'il serait si bénéfique que les enfants utilisent leurs bicyclettes – ce qu'ils ne font pas en l'absence de pistes cyclables.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis qu'aux amendements précédents.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD2895 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à conférer un caractère obligatoire à la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés lors de la réalisation ou du réaménagement d'une voie interurbaine si l'étude préalable démontre que le besoin est avéré – étant entendu qu'il est en effet préférable, madame la présidente, que cette étude soit rendue publique. L'amendement précise également qu'il ne faut pas remettre en cause l'obligation définie au même alinéa, que j'ai précédemment modifiée. Il constituera un premier point de convergence de la discussion que nous venons d'avoir et, d'ici à la séance, il permettra d'éviter d'autres divergences.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement améliore le texte par rapport à sa version actuelle. J'y suis donc favorable, étant entendu que nous avons une feuille de route à suivre avant l'examen en séance.

M. Bertrand Pancher. C'est une petite avancée, mais il faut fixer au minimum un calendrier et une méthode. Vous vous engagez à ce que l'étude de faisabilité soit rendue publique, mais il faut en préciser le contenu. À défaut, il faut définir une méthode pour travailler sur des itinéraires prioritaires en lien avec les collectivités intéressées et les organismes compétents. En tout état de cause, on ne saurait se satisfaire d'un amendement de ce type, qui fixe à l'État des objectifs à long terme. Il est toujours utile de se fixer des objectifs à soi-même mais nous avons tout de même besoin d'un calendrier, d'un contenu et d'une méthode. Ce n'est pas compliqué ; nous vous laissons le temps de le faire.

Mme la présidente Barbara Pompili. À titre personnel, je partage pleinement ces arguments.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je l'ai bien compris, madame la présidente. Je suis tout à fait disposé à travailler avec vous et avec M. Pancher. N'oublions pas cependant ce pour quoi nous sommes là : pour faire la loi au service de l'intérêt général. Cela ne m'effraie pas. Cet amendement n'est pas l'alpha et l'oméga de notre politique. L'objectif est d'avancer dans l'intérêt de nos concitoyens. Rassurez-vous : je suis prêt à associer les uns et les autres à ces travaux – je ne cherche nullement la lumière. Ce qui m'intéresse, c'est de trouver des solutions concrètes. De ce point de vue, vous avez raison : il faut compléter la démarche engagée pour aboutir à un résultat sérieux, crédible et utilisable par toutes les collectivités. J'ai entendu les propos de chacun ; passons à l'action. Nous le ferons dès la semaine prochaine.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, pour ces paroles d'ouverture très appréciables – et très appréciées.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD2195 de Mme la présidente Barbara Pompili, CD2846 de Mme Danielle Brulebois, CD2999 de Mme Sandrine Josso, CD3001 de M. Fabrice Brun et CD3003 de M. Bertrand Pancher tombent.

La commission passe à l'amendement CD704 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à ce que les panneaux de circulation associés aux nouveaux aménagements de voies cyclables soient dimensionnés pour la conduite cycliste.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces dispositions étant de nature réglementaire, je propose le retrait de l'amendement.

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

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD1376 de M. Bertrand Pancher, CD2291 de M. Jean-Marie Sermier et CD2534 de Mme Frédérique Lardet.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1376 nous ramène à la question des contrats opérationnels de mobilité et vise à ce que leurs orientations soient prises en compte dans la définition des voies interurbaines comportant des itinéraires cyclables. Cela permettra non seulement de mettre en cohérence les politiques de mobilité mais aussi de trouver les financements et les partenariats nécessaires.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2291 – qui, au fond, est un amendement de cohérence – vise à tenir compte des contrats opérationnels de mobilité dans

l'élaboration des différentes politiques territoriales. Nous avons évoqué le caractère nécessaire de ces contrats – Mme la présidente elle-même a dit y croire. Il faut donc en tenir compte.

Mme Pascale Boyer. L'article 22 ter élargit aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voie routière est réalisée ou renouvelée. L'amendement CD2534 vise à ce que les orientations des contrats opérationnels de mobilité soient prises en compte dans la définition des voies interurbaines. Cela permettra d'aménager ces itinéraires en cohérence avec les politiques intermodales de déplacements et d'organisation de la mobilité définies à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends la logique qui inspire ces amendements car dans le cadre des contrats opérationnels, ce sont au fond tous les acteurs d'un même bassin de mobilité qui pourront échanger et coordonner leur action. Néanmoins, contrairement aux plans de mobilité ou aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les contrats opérationnels de mobilité ne sont pas des documents de planification. Nous en changerions donc la nature – même si, dans la réflexion qui les entoure, les pôles d'échanges multimodaux constitueront un enjeu important. De même, s'agissant de la priorisation de l'aménagement des voies interurbaines dont nous venons de débattre, il serait à l'évidence pertinent de donner la priorité aux voies qui permettent précisément d'atteindre les pôles d'échanges multimodaux. En clair, la proposition n'est pas sans lien avec le contrat opérationnel de mobilité mais elle est contradictoire avec sa nature même puisqu'il n'est pas un document de planification. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il va de soi que les contrats opérationnels de mobilité sont des documents intéressants pour la définition de la mobilité sur les territoires. N'oublions cependant pas qu'ils sont des documents contractuels établis entre plusieurs collectivités territoriales. Ils n'ont donc pas le rôle normatif qu'ont les documents de planification tels que les SRADDET et les plans locaux d'urbanisme. En outre, ces contrats seront conclus pour une durée déterminée ; il serait regrettable que, n'ayant pas été initialement prévue dans le contrat, la création d'un itinéraire cyclable ne puisse pas être envisagée ultérieurement – car le risque existe. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens l'amendement. Vous nous avez expliqué que la mobilité devait tenir compte de l'étalement urbain et, du même coup, des documents d'urbanisme. Notre amendement précise justement que les aménagements et itinéraires cyclables doivent tenir compte – sans nécessairement réaliser exactement ce qui était prévu – des documents en question, dont les contrats opérationnels de mobilité. Est-ce parce qu'il émane des sénateurs que vous aimez si peu ce contrat ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous propose que nous nous repartagions le rôle que tient chacun des outils créés par la loi. Je m'approprie pleinement le contrat opérationnel de mobilité et je m'y retrouve, puisqu'il fait partie des réflexions conduites dans le cadre des assises de la mobilité. Un échange sur le rôle des différents outils me semble toutefois utile. La notion de prise en compte ne me semble pas adaptée à l'articulation existante.

M. Bertrand Pancher. Je retire l'amendement car il faut en effet prendre garde à ce que les différents schémas et autres contrats ne se télescopent pas, qu'il s'agisse des SRADDET ou du rôle des régions. Remettons tout cela en perspective.

L'amendement CD1376 est retiré.

La commission rejette les amendements CD2291 et CD2534.

Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD2920 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 ter modifié.

Après l'article 22 ter

La commission examine l'amendement CD334 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à permettre aux sociétés autoroutières d'être associées et de participer aux projets locaux de mobilité douce.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Soyez rassuré : elles peuvent déjà le faire. L'amendement n'étant guère normatif, je vous en propose le retrait. À défaut, avis défavorable.

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

La commission rejette l'amendement.

Avant l'article 23

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2881 du rapporteur.

Chapitre II

Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres

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

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2921 du rapporteur.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD2343 de M. Jean-Marc Zulesi et CD2674 de M. Jimmy Pahun, les amendements identiques CD2847 de M. Jimmy Pahun et CD2848 de M. Jean-Marc Zulesi, l'amendement CD1082 de la commission des affaires économiques et l'amendement CD530 de M. Saïd Ahamada.

M. Jean-Marc Zulesi. Je laisse Mme Sophie Panonacle défendre l'amendement CD2343 en ayant une pensée pour M. Saïd Ahamada, qui suit nos débats depuis Marseille.

Mme Sophie Panonacle. Dans les villes portuaires, la pollution constitue un risque environnemental et sanitaire majeur. Pour favoriser la transition écologique et réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime, la solution la plus favorable dans les ports consiste à mettre à disposition des alimentations électriques permettant aux navires de couper leurs moteurs thermiques – souvent des groupes électrogènes utilisant des énergies fossiles – pendant la durée de leur escale à quai. En fonction de sa taille, un navire en stationnement peut représenter l'équivalent de plusieurs milliers de voitures. Ainsi, les navires qui assurent la desserte de la Corse à partir de Marseille consomment à quai autant de diesel que trois mille voitures parcourant l'aller-retour entre Aix-en-Provence et Marseille, soit une distance de soixante-quatre kilomètres !

L'article 23 clarifie le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques en précisant que cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité mais bien une prestation de service. En outre, il permet de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures en question au réseau électrique en relevant de 40 % à 75 % le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE).

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2674, identique, est défendu. L'amendement CD2847 vise le même objectif mais il est moins précis.

M. Jean-Marc Zulesi. L'amendement CD2848 poursuit le même objectif que celui que Mme Panonacle vient de défendre brillamment.

M. Damien Adam, rapporteur de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1082 a également le même objet. Vous avez un choix suffisant entre tous ces amendements, madame la ministre ; à vous de retenir celui qui vous semble le plus pertinent pour résoudre le problème majeur que constitue la pollution émanant des navires à quai.

Mme Sophie Panonacle. Je retire cet amendement CD530 de M. Ahamada au profit du premier amendement de la série, mieux écrit.

L'amendement CD530 est retiré.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La pollution produite par les navires à quai en l'absence de solutions alternatives, notamment de possibilités d'avitaillement en électricité, est un problème majeur. À Marseille, par exemple, il est tout à

fait choquant de voir, en pleine ville, la fumée sortir des cheminées des navires. Je suis très favorable aux dispositions proposées par ces différents amendements même si, sur le plan rédactionnel, l'amendement CD2343 me semble le plus complet. Les autres pourraient être retirés à son profit.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est en effet un problème majeur. J'ai d'ailleurs souhaité que la situation du port de Marseille et les travaux en cours soient présentés le 7 février dernier au Conseil national de l'air, que je préside. Le sujet m'est cher : j'estime que la pollution de proximité est un enjeu de santé publique. Il va de soi que je suis favorable sur le fond à cette série d'amendements, avec une préférence pour la rédaction des amendements identiques CD2343 et CD2674.

L'amendement CD2848 est retiré.

La commission adopte les amendements CD2343 et CD2674.

En conséquence, les amendements identiques CD2847 et CD1082 tombent.

La commission examine l'amendement CD1083 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur de la commission des affaires économiques. Le projet de loi vise à porter de 40 % à 75 % la prise en charge des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique par le TURPE. Cette mesure a été prévue pour une durée de trois ans mais, le projet de loi ayant pris du retard depuis sa rédaction, je vous propose par cet amendement de prolonger son application jusqu'à 2022 et non 2021, comme initialement prévu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage la volonté de prolonger cette mesure, y compris pour une période plus longue dépassant trois ans, mais en la ciblant en direction des territoires qui auront élaboré un schéma directeur de déploiement. Je vous propose donc de retirer l'amendement au profit d'une disposition à rédiger – sans que cela nécessite un travail considérable – d'ici à la séance.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Peut-être faut-il retravailler l'amendement dans le sens que vient d'évoquer Mme la ministre ; j'y étais quant à moi plutôt favorable car il me semblait permettre une première avancée nécessaire. Faut-il attendre avant d'aller plus loin ? Comment procéder ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Par petits pas ?

M. Bertrand Panher. Chacun sait qu'en matière de mobilité électrique, la pente sera raide pour atteindre les objectifs. Récemment, les constructeurs automobiles ont eu une réaction très vive. Ils sont tous prêts à prendre ce virage dont chacun reconnaît la nécessité mais tous – constructeurs automobiles comme constructeurs de véhicules de transport en commun – nous ont alertés sur le besoin de mettre en place des équipements très importants et un maillage de prises permettant de recharger tous ces véhicules, faute de quoi nous n'atteindrons pas les objectifs. À la question du déploiement s'ajoute en outre celle de l'entretien.

Un accompagnement financier lourd est nécessaire. Sinon, nous constaterons dans quelques années que les véhicules automobiles et de transport en commun restent les premiers émetteurs de gaz à effet de serre et que nous ne parvenons pas à changer cette situation. Outre les soutiens financiers, il faut aussi assurer une réelle stabilité des incitations fiscales pendant plusieurs années.

Mme la ministre nous explique qu'elle consent à prolonger la durée pendant laquelle le co-financement sera porté à 75 % moyennant le ciblage de la mesure : soit, mais chacun se demande s'il n'est pas nécessaire de déployer l'ensemble de ces prises partout sur le territoire. Est-il vraiment indispensable de se pencher dans un premier temps sur tel ou tel site particulier ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Permettez-moi de clarifier le dispositif que nous envisageons. La bonification de la prise en charge des coûts de raccordement par le TURPE constitue une mesure de soutien importante qui s'appliquera jusqu'au 31 décembre 2021. Nous souhaitons proroger cette prise en charge jusqu'au 31 décembre 2025 en le conditionnant à l'élaboration d'un schéma directeur de déploiement.

M. Bertrand Pancher. Partout ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Oui, dans toutes les collectivités qui auront élaboré un tel schéma. Il y a urgence à soutenir la mise en place de ces infrastructures de recharge, d'où la mesure de soutien inconditionnel jusqu'au 31 décembre 2021. Cela laisse le temps aux collectivités d'élaborer des schémas directeurs de déploiement. Nous pourrions ainsi nous assurer que les aides sont ciblées au mieux dans le cadre d'une vision cohérente du déploiement des infrastructures de recharge. Toutes les collectivités qui auront saisi l'occasion d'élaborer un schéma directeur de déploiement dans les deux ans pourront bénéficier de la bonification jusqu'au 31 décembre 2025. Cela me semble préférable à la prorogation à l'identique, pendant un an, du soutien actuel. Demande de retrait.

M. Damien Adam, rapporteur de la commission des affaires économiques. Je vais maintenir cet amendement pour une raison simple : l'État s'engage à accorder un accompagnement à 75 % pendant trois ans mais, étant donné que le projet de loi a été décalé, il me semble important de respecter le délai de 2022 – même si je suis d'accord avec vous, madame la ministre, il faut sans doute étendre la mesure au-delà de cette date en la ciblant en direction des zones sous-équipées. Ajoutons que des élections locales auront lieu d'ici là : il risque de ne pas se passer grand-chose avant mars 2020, suite à quoi la réflexion prendra du temps. Dans ces conditions, il semble difficile de tenir le délai de décembre 2021. Voilà pourquoi il me semblerait utile que nous votions dès aujourd'hui la prolongation de la bonification jusqu'à la fin 2022, et qu'elle soit de nouveau prolongée jusqu'en 2025 pour les territoires sous-dotés.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD988 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à intégrer les ateliers de charge pour les véhicules de transport en commun de catégorie M2 et M3 parmi les bénéficiaires de la prise en charge à 75 % du raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sur le fond, le Gouvernement est attentif à la proposition consistant à ajouter les ateliers de charge de transport en commun afin de faciliter la transition énergétique. Cependant, la définition proposée ne semble pas assez cadrée. En particulier, la condition fixée dans la deuxième partie de l'amendement est insuffisante : ce n'est pas la présence ou non d'infrastructures qui est importante mais bien le niveau de couverture en fonction des besoins. Je vous propose donc de retirer l'amendement afin de le retravailler en vue de la séance.

M. Bertrand Pancher. Je suis convaincu que vous allez le retravailler, madame la ministre...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est intéressant mais il ne précise pas que seuls sont concernés les ateliers de charge pour les transports en commun publics, et non ceux qui servent les parcs privés. Je vous propose donc de le compléter et de le clarifier avant de le redéposer en séance publique, où il pourra alors recevoir un avis favorable. Je sais que nous aurons beaucoup à faire d'ici à la séance, mais nous accomplissons un travail pas à pas.

Mme la présidente Barbara Pompili. Et intense...

M. Bertrand Pancher. Les propos de la ministre m'ont éclairé ; ceux du rapporteur m'ont ébloui. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1304 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à limiter la prise en charge à 75 % des frais de raccordement au 31 décembre 2022, mais je suppose qu'il faudra le retravailler compte tenu des propositions qu'a formulées Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, je vous propose de retirer l'amendement.

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

Mme la présidente Barbara Pompili. Voilà un ballet bien orchestré !

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1442 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Pascale Boyer. La possibilité d'utiliser les batteries des véhicules électriques pour stocker et déstocker l'électricité à la demande du gestionnaire du réseau est un moyen

très efficace d'améliorer la stabilité du réseau électrique, alors que les énergies renouvelables intermittentes sont vouées à prendre une part de plus en plus importante dans le bouquet électrique. Les nouvelles bornes de recharge devraient donc d'ores et déjà être bidirectionnelles pour anticiper la montée en puissance du système dit « du véhicule au réseau » – ou *vehicle to grid*.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tel qu'il est rédigé, l'amendement irait au-delà des réglementations européennes. Une étude d'impact est donc nécessaire. Je propose le retrait de l'amendement au bénéfice d'un amendement de la commission des affaires économiques qui va dans le même sens.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD2922 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD1277 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La rédaction de l'amendement est imprécise et il ne me semble pas apporter un progrès par rapport au texte en l'état. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est le premier d'une série d'amendements relatifs à l'infrastructure collective de recharge pour les véhicules électriques, qui consiste à permettre l'équipement de tout le parc de stationnement d'un bâtiment. Je défendrai également un amendement sur ce point. Celui-ci se contente de définir la notion d'infrastructure collective de recharge sans en tirer davantage de conséquences. Je propose donc son retrait.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1892 de Mme Mireille Clapot.

Mme Pascale Boyer. L'obligation d'installer des points de recharge pour les véhicules électriques ne doit pas se limiter aux bâtiments du secteur privé : les bâtiments de service public doivent également remplir cet objectif. Ce dispositif est notamment très attendu par les conducteurs de véhicules électriques en milieu rural, qui doivent souvent parcourir de nombreux kilomètres pour se rendre dans des bâtiments de service public.

Tel est l'objet de l'amendement CD1892.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait, puisque les bâtiments de service public constituent un sous-ensemble des bâtiments non résidentiels. Je vous invite donc à retirer cet amendement.

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

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD2923 et CD2924 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD2946 rectifié du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2946 rectifié vise à renforcer l'obligation d'équipement des parkings neufs en bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Je propose qu'au-delà de deux cents places, au moins deux places soient équipées, dont l'une sera réservée aux personnes à mobilité réduite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La législation actuelle constitue une simple transposition de la directive européenne exigeant une borne et 20 % de pré-équipement pour les bâtiments non résidentiels neufs. Par ailleurs, les places de recharge ne peuvent être assimilées à des places de stationnement. Pour ce qui est des personnes à mobilité réduite, il est donc prévu de rendre des places accessibles plutôt que de les réserver, ce qui aurait pour effet de limiter l'usage des bornes de recharge.

Cela dit, le Gouvernement entend la volonté de proposer des éléments plus ambitieux, c'est pourquoi, pour ce qui est de cet amendement, je m'en remets à la sagesse de votre commission.

La commission adopte l'amendement.

La commission examine l'amendement CD2849 de Mme Mireille Clapot.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD2537 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement aurait pour vocation de rendre plus systématique le pré-équipement des emplacements de stationnement en mettant en place une obligation de travaux en cas de rénovation, même si ces travaux ne concernent pas uniquement les places de stationnement ou les installations électriques.

Si le texte du projet est proche de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments, il s'en écarte cependant quelque peu. Il est vrai qu'une lecture stricte peut permettre d'éviter l'obligation mais, *a contrario*, votre proposition semble aller trop loin. Nous proposerons une écriture alternative reprenant plus directement la directive européenne et, en attendant, je vous invite à retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La précision apportée par cet amendement ne me semblant pas utile, j'émet un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD2850 de Mme Mireille Clapot.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

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

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD1306 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1306 vise à ne pas pré-équiper les parcs de stationnement de dispositifs de décompte individualisé des consommations, afin de laisser libre cours à d'autres schémas de comptage, faisant appel soit au compteur Linky, soit à d'autres compteurs normalisés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le texte de l'article 23 impose seulement qu'à terme, une fois l'équipement complet réalisé, le décompte individualisé des consommations soit possible. Dans la mesure où cette possibilité n'est pas prévue au stade du pré-équipement, le problème que vous soulevez est réglé. Je vous invite par conséquent à retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour ma part, j'estime qu'il est souhaitable que, lorsqu'elle se fait, l'installation de dispositifs de décompte individualisé des consommations soit la plus aisée possible. Je vous invite donc également à retirer cet amendement.

L'amendement CD1306 est retiré.

*Puis la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2945 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2539 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

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

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

Elle est saisie des amendements CD2851, CD2852 et CD2853 de Mme Mireille Clapot, qui font l'objet d'une présentation commune.

Mme Pascale Boyer. L'obligation d'installer des points de recharge pour les véhicules électriques ne doit pas se limiter aux bâtiments du secteur privé. Les bâtiments de service public doivent également remplir cet objectif. Ce dispositif est notamment très attendu par les conducteurs de véhicules électriques en milieu rural, qui doivent souvent parcourir de nombreux kilomètres pour se rendre dans des bâtiments de service public. Tel est l'objet de l'amendement CD2851, qui porte sur l'alinéa 24 de l'article 23, et des amendements CD2852 et CD2853, qui portent respectivement sur les alinéas 25 et 26 du même article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces trois amendements étant satisfaits, je vous invite à les retirer.

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

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2851, CD2852 et CD2853.*

*La commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD2925 du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD2541, CD2542 et CD2546 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2541 vise à étendre la notion de rénovation « importante ou majeure » au sens de la directive européenne relative à la performance énergétique des bâtiments du 16 décembre 2002. Nous proposons qu'une rénovation soit considérée « importante ou majeure » soit en fonction de la valeur du bâtiment – sans le terrain –, soit en fonction de l'enveloppe du bâtiment.

Si nous considérons que cette définition doit également s'appliquer aux équipements des emplacements de stationnement, nous proposons aussi d'abaisser à 15 % le seuil à partir

duquel une rénovation serait qualifiée d'importante ou de majeure. En effet, il est à craindre que très peu de rénovations soient qualifiées d'importantes avec le seuil actuel de 25 % et que, conséquemment, trop peu de parcs de stationnements disposent de points de recharges.

Les amendements CD2542 et CD2546 sont des amendements de repli.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avec ces amendements, vous proposez deux évolutions.

Pour ce qui est de la première, consistant à ce qu'une rénovation soit considérée « importante ou majeure » soit en fonction de la valeur du bâtiment, soit en fonction de l'enveloppe du bâtiment, j'estime pour ma part que la référence à retenir doit être celle du coût.

Pour ce qui est de la seconde, consistant à abaisser à 15 % le seuil à partir duquel une rénovation serait qualifiée d'importante ou de majeure, il s'agit d'une surtransposition.

Je suis donc défavorable à ces trois amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Effectivement, ces amendements constituent une forme de surtransposition, c'est pourquoi j'y suis également défavorable.

Les amendements CD2541, CD2542 et CD2546 sont retirés.

Elle est saisie de l'amendement CD2854 de Mme Mireille Clapot.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que celui exprimé précédemment.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD2947 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement avance de trois années l'obligation d'équiper les parkings annexes aux bâtiments non résidentiels existants d'au moins un point de recharge électrique. Ce renforcement est cohérent avec l'ambition d'un développement rapide de la mobilité électrique et avec l'objectif d'un million de véhicules électriques en 2022.

Cette obligation renforcée ne semble pas excessive, dans la mesure où elle ne concerne pas les parcs de stationnement des PME.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avec cet amendement, vous proposez d'avancer de trois ans l'obligation résultant des textes européens sur l'équipement des parkings annexes aux bâtiments non résidentiels existants, une obligation à

laquelle répond le présent projet de loi, qui permet aujourd'hui de laisser un temps nécessaire d'adaptation des gestionnaires des parcs concernés.

Cet amendement constitue une surtransposition. Je vous invite donc à le retirer, en vous proposant d'étudier en vue de la séance un objectif plus ambitieux pour les parkings existants à l'échéance de 2025.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je prends note avec intérêt des propositions de Mme la ministre, et c'est bien volontiers que je retire l'amendement CD2947.

L'amendement CD2947 est retiré.

La commission examine l'amendement CD2547 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. L'alinéa concerné vise à rendre obligatoire au 1^{er} janvier 2025 l'installation d'au moins un point de recharge pour les bâtiments non résidentiels comportant au moins vingt places de parking. Si cette disposition va dans le bon sens, nous souhaitons cependant préciser que le point de recharge prévu serait un point de recharge dite « accélérée ». En effet, lorsque le véhicule est compatible, il peut ainsi recharger environ 80 % de sa batterie en une heure, tout en laissant, à d'autres occasions, la possibilité aux véhicules compatibles uniquement avec la charge « standard » ou « normale » d'utiliser le même point de charge.

J'ajoute que, par définition, les bâtiments non résidentiels sont des bâtiments qui ne sont pas destinés à des fins d'habitation, c'est pourquoi une charge « normale », qui nécessite six à huit heures pour recharger un véhicule électrique, semble inadaptée à ce type de bâtiments.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne semble pas souhaitable de cibler trop systématiquement la charge rapide ou accélérée, dont on sait qu'elle limite la durée de vie de la batterie.

Par ailleurs, je ne crois pas nécessaire d'exiger un point de charge rapide pour les parcs de stationnement de bâtiments tertiaires ou industriels, dans lesquels les salariés peuvent rester sept, voire neuf heures sur leur lieu de travail.

Enfin, les coûts d'un point de charge rapide sont plus élevés que ceux d'un point de charge normal.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable à cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à imposer une borne de charge rapide ou accélérée au lieu d'une borne de recharge dont les caractéristiques ne sont pas précisées. Or, il ne me paraît pas utile de prévoir l'installation dans des immeubles résidentiels de telles bornes, dont le coût est généralement supérieur, voire très supérieur, à celui des bornes standard.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

L'amendement CD2547 est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD2926 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD2856 de Mme Mireille Clapot.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement est défendu.

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

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

L'amendement CD2856 est retiré.

La commission examine l'amendement CD3030 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Notre société est en train d'opérer une transition vers des mobilités plus propres, notamment grâce au développement des véhicules électriques.

Or, en l'état actuel de la législation, les personnes dont l'emplacement de stationnement est situé dans une copropriété peuvent rencontrer de nombreuses difficultés pour installer une borne de recharge, le droit à la prise étant difficile d'exercice. Si le présent projet de loi apporte certaines améliorations en la matière, le droit à la prise lui-même est insuffisant, en ce qu'il induit plusieurs effets dissuasifs.

Avec l'amendement CD3030, il est donc proposé de créer une obligation d'installation de l'infrastructure collective permettant l'installation ultérieure de points de recharge, qui couplerait pré-équipement et installations électriques. Afin de laisser le temps aux copropriétés de s'organiser, seules les plus importantes seraient concernées et l'obligation n'interviendrait qu'à horizon 2025.

Je précise que, pour les copropriétés en difficulté, une aide financière pourrait être prévue – au moyen d'un dispositif que l'article 40 de la Constitution ne permet pas de proposer par voie d'amendement parlementaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage les préoccupations que vous exposez, portant sur la nécessité pour un particulier de pouvoir installer une borne dans son parking. Actuellement, aucune obligation n'existe pour la mise en place d'infrastructures de recharge. La directive européenne ne crée pas d'obligations relatives à la mise en place d'infrastructures collectives de recharge dans le secteur résidentiel existant.

L'article 24 du projet de loi prévoit déjà de faciliter l'adoption de ces décisions, en limitant les motifs de refus d'installation des équipements. Je pense qu'il faut que nous veillions à ce que les mesures prises en matière de copropriété, en tant qu'elles concernent des propriétés privées, ne portent pas une atteinte injustifiée et disproportionnée au droit de propriété. La mise en place d'une obligation d'installation, compte tenu du coût induit par les travaux, constitue une atteinte forte à ce droit. En outre, le Gouvernement est attaché au

traitement des situations des copropriétés en difficulté, que vous avez mentionné, ainsi qu'à la rénovation énergétique des copropriétés, et l'imposition de tels travaux risque de remettre en cause ces autres priorités.

Pour toutes ces raisons, je vous invite au retrait de cet amendement, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'entends votre discours, qui me rassure en partie, madame la ministre, mais il me semble que, sur l'article 24, nous devons absolument effectuer des avancées. Pour ce qui est de l'amendement CD3030, je conviens qu'il prévoit des contraintes assez fortes et je consens donc à le retirer, tout en insistant sur le fait que nous devons trouver le moyen d'encourager le développement d'une mobilité plus propre.

Je me permets de rappeler qu'à l'heure actuelle, 90 % des recharges électriques de véhicules personnels se font à domicile, et qu'il y a donc là un véritable sujet.

L'amendement CD3030 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD985 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le présent amendement vise à supprimer la dérogation à l'obligation de pré-équipement lorsque le coût des installations représente plus de 7 % du coût total de la rénovation dite importante. Cette suppression est conforme à la directive UE 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique. En effet, cette dérogation est présentée comme optionnelle.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le seuil de 7 %, qui provient effectivement de la directive relative à la performance énergétique des bâtiments, n'est pas sans fondement : il vise en fait à s'assurer qu'on ne vient pas surenchéris de façon trop importante le coût des rénovations. Il me semble pertinent de conserver ce seuil qui constitue la référence au niveau européen, c'est pourquoi je vous invite à retirer cet amendement et émettrai à défaut un avis défavorable.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD1084 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Alors que la rédaction actuelle de l'article 23 dispense entièrement les parkings possédés et occupés par des PME de l'obligation de pré-équiper les bâtiments, il est proposé de ne pas appliquer cette dérogation aux grands parkings possédés en copropriété par plusieurs PME. Dans ce cas, les coûts pourront en effet être mutualisés entre les entreprises.

L'amendement CD1084 de la commission des affaires économiques vise à retenir un seuil de quarante places de stationnement, comme cela est actuellement prévu par le droit en vigueur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le projet de loi prévoit effectivement d'exclure les PME répondant à la définition des micro, petites et moyennes entreprises, de la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003. Je comprends le sens de votre proposition, qui vise à promouvoir l'électromobilité, mais il ne faut pas perdre de vue que l'exemption prévue par le texte traduit la préoccupation du Gouvernement de favoriser l'emploi et de limiter les charges qui pèsent sur le développement de telles entreprises.

Par ailleurs, votre proposition semble difficile à mettre en œuvre : d'une part, la notion d'occupation par plusieurs entreprises est difficile à démontrer, d'autre part, la notion de possession associée est également problématique en ce qu'elle exclurait toutes les entreprises locataires de leurs locaux.

Par conséquent, je vous invite à retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'estime pour ma part qu'il n'est pas souhaitable de faire peser une charge supplémentaire sur les PME, c'est pourquoi j'émet un avis défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD2953 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'alinéa 36 de l'article 23 vise à renvoyer aux programmations pluriannuelles de l'énergie la détermination, pour les outre-mer, des zones et des catégories de bâtiments qui seront exemptées des obligations de droit commun en matière d'installations de bornes de recharges pour véhicules électriques. L'amendement CD2953 introduit une disposition transitoire dans l'attente de la modification des décrets relatifs aux programmations pluriannuelles de l'énergie, afin de garantir que les territoires d'outre-mer ne se trouvent pas soumis aux obligations de droit commun dans cet intervalle de temps. Il est proposé de procéder à ces modifications en ayant recours à la procédure de révision simplifiée prévue dans le code de l'énergie.

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

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD2927 tombe.

La commission examine l'amendement CD1041 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1041 vise à instaurer un nouvel objectif, consistant à assurer la présence de deux points de recharge électrique par station-service sur autoroute à l'horizon de 2022. Cet objectif permettra de renforcer les engagements de la

France en matière de développement de la mobilité électrique. Il s'agit également d'apporter des réponses concrètes aux potentiels acquéreurs ou utilisateurs de véhicules électriques qui craindraient de ne pouvoir utiliser pleinement les capacités de leur véhicule en raison de l'insuffisance des infrastructures de recharge sur le territoire.

Les véhicules électriques ayant vocation à devenir de plus en plus nombreux au cours des années qui viennent, le risque que les utilisateurs soient obligés de faire la queue pour recharger leur véhicule en station-service va devenir de plus en plus important. Pour y remédier, il paraît nécessaire de se fixer dès aujourd'hui des objectifs plus ambitieux, de façon à mettre en place un maillage plus serré du territoire en recharges électriques, notamment dans les stations-service.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si le Gouvernement est évidemment favorable à l'installation d'infrastructures de recharge sur autoroute, cela peut néanmoins engendrer des coûts élevés, notamment en ce qui concerne le raccordement, et il ne paraît pas absolument indispensable que toutes les stations soient équipées.

Je rappelle qu'un arrêté du 27 janvier 2019 est venu clarifier le régime des sous-concessionnaires afin de favoriser le déploiement de ces infrastructures de recharge sur les aires de service du réseau autoroutier. Cet arrêté a été conçu pour laisser les sociétés concessionnaires et les avitailleurs répondre aux besoins qui existent sur le réseau autoroutier.

Le Sénat a d'ores et déjà adopté un amendement sur ce sujet à l'article 40 *bis*, qui mérite des ajustements. Accentuer les obligations prévues serait contre-productif, car cela pourrait conduire à la création de stations d'avitaillement là où le besoin n'est pas prioritaire et, *in fine*, quand on impose des charges aux sociétés concessionnaires, on court toujours le risque de devoir ensuite les indemniser, donc de faire peser des charges sur l'État.

De plus, cet amendement pourrait remettre en cause les procédures de consultation en cours – qui prévoient d'ores et déjà des mesures spécifiques pour favoriser la transition énergétique –, en bouleversant l'équilibre économique des offres remises par les candidats.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer cet amendement, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement ne me paraît pas nécessaire. En effet, les candidats ne manquent pas aujourd'hui pour l'installation de telles bornes, qu'il s'agisse des opérateurs de stations-service, des concessionnaires, ou même des spécialistes de la recharge électrique.

Par ailleurs, comme vient de le dire Mme la ministre, l'obstacle réglementaire relatif à l'amortissement des frais en cas de changement de concessionnaire est en cours de résolution et il en résultera un équipement facilité en bornes de recharge des stations-service.

Enfin, si on adoptait cet amendement, le fait d'imposer des contraintes nouvelles aux concessionnaires imposerait sans doute de les indemniser, ce qui se traduirait probablement par une augmentation des tarifs des péages.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bertrand Pancher. Les investissements que nécessiterait l'installation de bornes de recharge sur les stations-service autoroutières ne seraient pas excessivement élevés et pourraient donc facilement s'inscrire dans le cadre d'un plan de déploiement.

Par ailleurs, je regrette que les réseaux les plus importants, notamment les réseaux autoroutiers, ne soient pas dotés de systèmes un peu plus incitatifs.

Vos arguments sont intéressants, mais je maintiens mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CD2918 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD1085 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'une des dispositions de l'article 23 renforce les obligations de pré-équipement et d'équipement en bornes de recharge des bâtiments neufs ou rénovés. Cependant, j'ai constaté qu'aucune mesure de contrôle et de sanction n'était prévue à l'encontre des promoteurs immobiliers qui ne respecteraient pas ces obligations. J'estime que cette anomalie doit être corrigée car, en l'absence de sanctions, une obligation légale n'est que théorique.

Au cours des auditions que j'ai conduites, de nombreux cas m'ont été rapportés de bâtiments récemment construits qui ne comportent pas, par exemple, les conduits obligatoires pour le passage des câbles électriques. Je propose donc d'inclure les obligations de pré-équipement dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction, au même titre que d'autres obligations telles que l'accessibilité des bâtiments aux personnes en situation de handicap.

Pour votre information, je signale que le contrôle du respect des règles de construction est mené actuellement sur 8 % à 10 % des constructions nationales, ce qui représente environ 350 opérations par an. La méconnaissance des règles générales de construction identifiées par le contrôle du respect des règles de construction (CRC) peut exposer les responsables des travaux à des amendes s'élevant à 45 000 euros et à une interdiction temporaire d'exercer certaines activités.

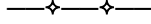
Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La disposition proposée me semble tout à fait utile pour s'assurer de l'effectivité des obligations que nous sommes en train de mettre en place. Je suis donc favorable à cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis très favorable à cet amendement ayant pour objet d'appliquer les sanctions de droit commun en matière de conformité des constructions aux obligations de pré-équipement et d'équipement des parkings.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD2928 du rapporteur.

Elle adopte enfin l'article 23 modifié.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du vendredi 17 mai 2019 à 14 h 50

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Gérard Menuel, M. Matthieu Orphelin, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Marc Zulesi

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

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, Mme Stéphanie Do, M. Guillaume Larrivé, M. Sylvain Maillard, M. Pacôme Rupin